Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

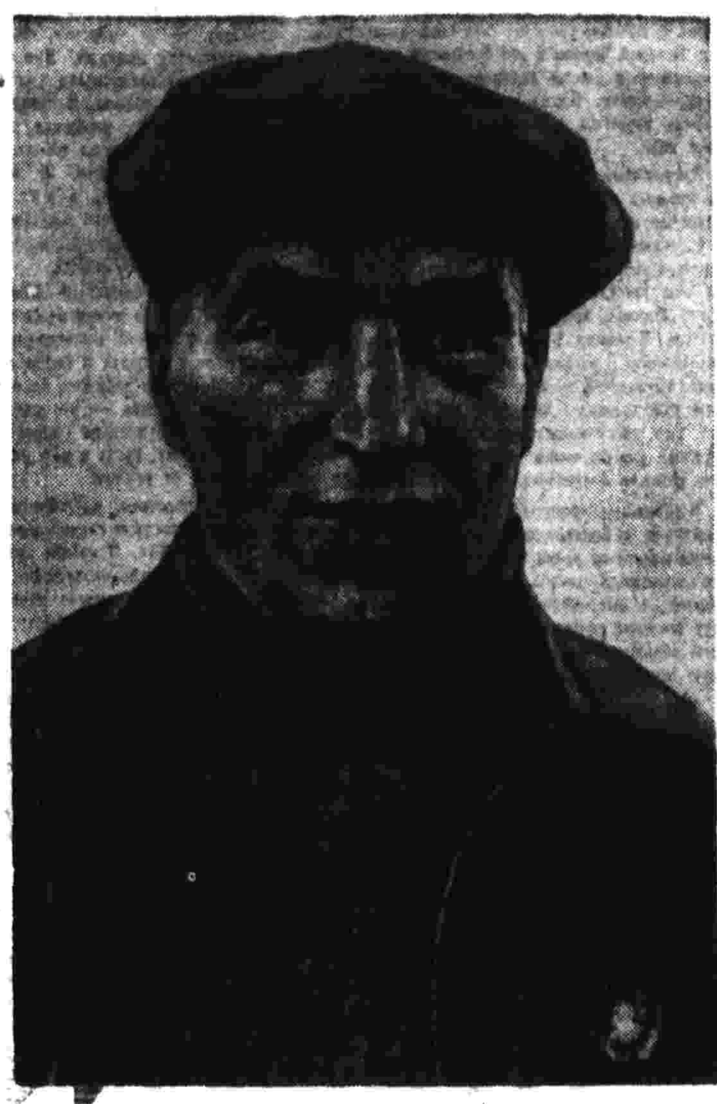
ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

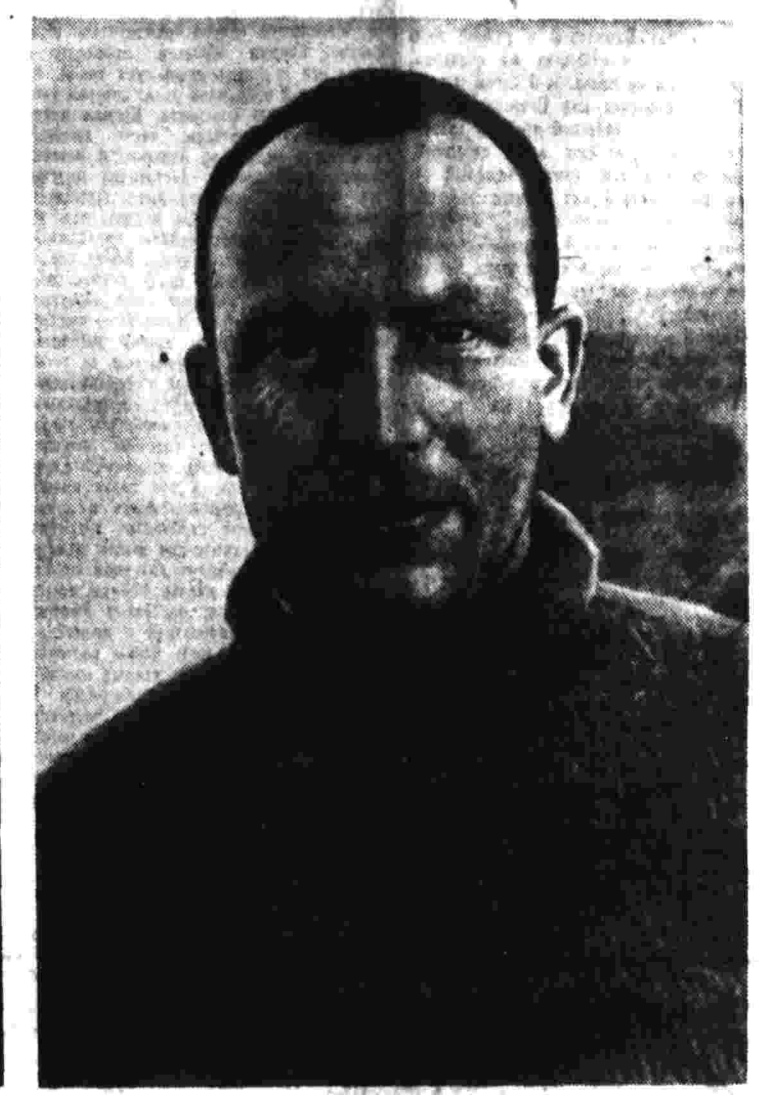
№ 201 (6807) | 23 июля 1936 г., четверг | ЦЕНА 10 КОП.

Отважные советские летчики Чкалов, Байдуков и Беляков блестяще завершили беспримерный в истории человечества дальний перелет, пройдя сквозь туманы и циклоны, метель и пургу—над Арктикой, Становым хребтом, над океаном и морями.

Горячий привет гордым соколам советской страны, летчикам сталинской выучки!



Валерий Чкалов.



Георгий Байдуков.



Александр Беляков.

Беспримерный перелет

В золотую книгу героических подвигов вписана еще одна блестящая страница. Страница эта начинается именами трех советских людей, совершивших беспримерный перелет: Валерий Чкалов, Георгий Байдуков, Александр Беляков.

На самолете с одним мотором безостановочно проложен длиннейший путь по самым трудным, недоступным местам нашей планеты. Специалисты, знающие толк в самолетовождении, знающие, что такое воздушная трасса и чем пахнет метеорологическая сводка, утверждают, что путь, проделанный Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, по сложности и новизне своей не менее, а более труден, чем путь через полюс. Даже на полюсе нет столь различных и капризных метеорологических систем, какие пришлось встретить нашей героической тройке, которую на каждом шагу подстерегали туман, метель и пурга.

Это было испытание на выдержку, умение ориентироваться и преодолевать почти нечеловеческие трудности. Это было испытание боевых качеств советских пилотов, конструкторов и советской машины. Это было, наконец, испытание для всей нашей авиационной техники и культуры. Все эти испытания выдержаны блестяще. Самолет прошел расстояние в 9.374 километра, из которых 8.774 километра по заданному маршруту.

Те 600 километров, которые летчики вынуждены были проделать в борьбе со стихией, отклоняясь от прямого пути, стоят многих тысяч километров нормального полета. Это понятно всякому. Таким образом тт. Чкалов, Байдуков и Беляков побили мировой рекорд дальнего безостановочного полета.

Наши героические летчики выполнили задание правительства, они долетели труднейшим путем туда, куда им надо было долететь. Все главные и наибольшие препятствия этого беспримерного пути преодолены. Летчики не сдрейфили, машина не подвела.

Героизм наших пилотов, спасших с льдины челюскинцев, признан всем миром. Никто за границей не верил, что это возможно. И даже испытанные, многоопытные норвежские полярники считали, что самолетам при спасении челюскинцев делать нечего, что авиационная техника пока бессильна в Арктике. И все-таки советские летчики сделали свое дело. Мир был поражен и должен был признать их беззаветный героизм. Вспомним, как это было сделано. В течение декад самолеты стягивались к Ванкарему. Декадами они выжидали благоприятных условий для полета на льдину. Они использовали наилучшие условия, они сделали все, что было в человеческих силах, и даже больше того. Это было подлинное чудо.

Но в нынешнем перелете отважная тройка храбрецов на самолете «АНТ-25» не имела никаких возможностей выбирать или выжидать. Да, они получали в своей чудесной машине метеорологические сводки на протяжении всего пути, они знали, какая впереди погода, какие навигационные условия их ждут. Но они не имели при этом возможности остановиться, переждать погоду, выбрать наиболее благоприятную. Они летели безостановочно при любых условиях. Им пришлось преодолевать и такое, чего никогда ни одному самолету, ни одному летчику преодолевать не приходилось.

И они вышли из этой борьбы со стихией победителями.

Человеческий гений, техника, ум, храбрость и отвага не имеют предела. Бесконечны возможности победы человеческого разума над природой. Но в каждое данное время, в данных условиях, при существующем уровне техники есть предел и человеческим силам. 27 лет тому назад, когда Блерио впервые на аппарате тяжелее воздуха перелетел через Ламанш, это был героический подвиг, открывший перед человечеством новые пути. Но ширина Ламанша была, тогда пределом, устранить который стало возможно лишь известное время спустя, лишь закрепив достигнутое.

Чкалов, Байдуков, Беляков, как некогда Блерио, проложили новые пути для техники, отодвинули существовавшие пределы, они открыли новые возможности для нашей родины и для всего мира.

Теперь, закрепив достигнутое, советская авиация двинется дальше. Нет никакого сомнения, что она сможет теперь преодолевать еще большие препятствия.

Советский народ вправе гордиться своими отважными летчиками: они совершили новые чудеса героизма.

Из Москвы на Дальний Восток, на Камчатку есть путь более прямой и легкий, чем тот, которым летели в течение 56 часов и 20 минут на самолете «АНТ-25» Чкалов, Байдуков и Беляков. По этому пути мы сможем еще быстрее и легче послать наши машины, когда того потребует оборона страны. Чкалов и его товарищи летели наиболее трудным и до сих пор недоступным для беспосадочного перелета путем. Этим перелетом страна сделала новый крупный шаг в деле освоения Арктики.

Лучшие умы, самые светлые головы ученых нашей страны и всего мира издавна мечтали о том, чтобы сделать доступными для человека земли и моря, лежащие за полярным кругом. Но только советской власти, только освобожденному народу нашему удалось поставить дело освоения Арктики в небывалых, невиданных до сих пор масштабах. Ни одна страна в мире, имеющая полярное побережье, не вкладывает столько средств и не ведет такой успешной работы в Арктике, как наша страна. Интерес советского государства к своему обширному полярному побережью и полярным водным путям — не праздный интерес. Здесь в холодном, пока малонаселенном Заполярье скрыты неисчислимые ископаемые богатства. Использование этих несметных богатств, дальнейшее освоение Арктики усилит нашу страну, поднимет ее обороноспособность.

Не трудно понять, что самолет «АНТ-25» не зря набрал курс на Дальний Восток через Баренцово море, остров Виктория и бухту Тикси. Столь блестяще закончившийся перелет является не простым рекордом, хотя и мировой рекорд он побил. Это было нечто большее. Научные и практические результаты этого героического перелета невозможно сейчас полностью оценить. Они еще скажутся и в работе нашей авиации и в работе по дальнейшему освоению Арктики.

Наша родина богата всеми видами ископаемых минералов, сырья, всеми благами, что таит в себе и несет на своей поверхности земля. Но больше всего она богата своими храбрыми героическими сыновьями и дочерьми. С каждым годом, с каждым днем у нас становится больше героев.

Растет и множится героическое племя советских летчиков, воспитанников и любимцев народа и великого Сталина. Это — лучшая гарантия дальнейших побед советской авиации.

Беспримерный перелет, проведенный по сталинскому маршруту, блистательно закончен. Вперед, к новым мировым рекордам, к новым достижениям!

Беспосадочный дальний перелет

ЛЕТЧИКОВ ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА И БЕЛЯКОВА

Экипажу самолета «АНТ-25» было дано задание: пролететь без посадки по маршруту Москва—Баренцово море—Земля Франца-Иосифа—мыс Челюскина до Петропавловска-на-Камчатке. В дальнейшем, при наличии благоприятных условий и погоды, самолету следовать дальше по направлению Николаевск-на-Амуре—Чита.

Экипаж самолета блестяще справился с поставленным заданием. Пробыв в воздухе 56 час. 20 мин., самолет покрыл расстояние в 9.374 километра, из них 8.774 километра по заданному маршруту и 600 километров на обход циклонов в районе Северной Земли и Охотского моря.

При полете экипажу самолета пришлось преодолеть исключительные трудности. В районе Северной Земли «АНТ-25» попал в сильный арктический циклон с многоярусной облачностью. В течение 5-ти с лишним часов экипаж пробивался на высоте более 4.000 метров слепым полетом при лобовом ветре, временами доходящем до 70 километров в час, при обледенении самолета.

Героический экипаж «АНТ-25» преодолел все трудности перелета через Становой хребет.

Успешно достигнув Петропавловска-на-Камчатке, самолет, сбросив над городом вымпел, взял курс на Николаевск-на-Амуре.

В Охотском море на пути из Петропавловска на Николаевск «АНТ-25» попал в исключительно сильный южный циклон, с густым туманом и сильной облачностью, что привело к сильному обледенению самолета.

Как только Наркомтяжпром получил сообщение об исключительно тяжелых метеорологических условиях полета, Народный Комиссар Тяжелой Промышленности тов. Орджоникидзе, считая, что задание уже выполнено экипажем, отдал командиру «АНТ-25» тов. Чкалову по радио приказ прекратить дальнейший полет.

В 13 час. 45 мин. тов. Чкалов *с исключительным мужеством и мастерством,* в сплошном густом тумане, совершил посадку самолета западнее Николаевска-на-Амуре. на маленьком прибрежном островке «Удд».

Из 9.374 километров пройденного пути самолет «АНТ-25» пролетел над Баренцовым морем, Северным Ледовитым океаном, Охотским морем около 5.140 километров.

Самочувствие тт. Чкалова, Байдукова и Белякова, несмотря на колоссальное *напряжение сил, которого потребовал беспримерный перелет,* хорошее. Самолет в порядке.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НАРКОМТЯЖПРОМА.

Радиограммы экипажа самолета «АНТ-25»

22 июля Главным управлением авиационной промышленности НКТП получены следующие радиограммы от экипажа самолета «АНТ-25» о ходе полета:

0 час. 25 мин.

Дайте метео. (Самолет запрашивает Хабаровск).

4 часа 10 мин.

Погода от Хабаровска принята. Находимся Камчатке районе горы Хаошань, торчит из облаков. Земли не видно. Идем курсом Петропавловск-Камчатке. Почему не работает Москва и Петропавловск-Камчатке.

Беляков.

5 час. 20 мин.

Идем курсом Петропавловск-Камчатке. Рации Петропавловска и Москвы прошу обеспечьте работу рации Николаевск-на-Амуре, Хабаровска, Куйбышева. Все в порядке. **(Беляков).** Слышим плохо, мешают грозовые разряды.

6 час. 20 мин.

Находимся районе горы. Земли не видно. Почему не работает Петропавловск.

Беляков.

6 час. 25 мин.

Сталину, Молотову, Орджоникидзе, Ворошилову, Кагановичу. 3 часа (Гринвич). Бросили вымпел. Сняли город Петропавловск с высоты 4.000 метров. Все в порядке.

Чкалов, Байдуков, Беляков.

8 час. 15 мин.

Атмосферные разряды, слабая слышимость. Принять Якутск не может. Передает отрывки. Посадку будем делать Домнах у Читы. Работают радиомаяки Хабаровск — Бочкарево.

10 час. 10 мин.

(Из Якутска обрывки). Сообщите (пропуск), какая погода Хабаровске ожидается период после (пропуск).

Беляков.

10 час. 30 мин.

Из Ногаево. Все в порядке. Меняем курс на Николаевск.

12 час. 30 мин.

РД — срочно запускайте 10-киловаттную.., обледеневаем, в тумане. По маяку идем в направлении Хабаровск.

12 час. 40 мин.

Пусть Хабаровск дает нам позывные.

14 час. 20 мин. московского времени.

Произвели посадку у Николаевска...

Приняла московская радиостанция ГАМС.

О НАГРАЖДЕНИИ МОРЯКОВ-ПОДВОДНИКОВ ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

За отличную работу и выдающиеся достижения в боевой подготовке наградить командиров, политработников и краснофлотцев — подводников Тихоокеанского флота:

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ:

1. Зайдулина И. М.
2. Ясырова В. П.

ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»:

1. Щербатова В. М.
2. Поводинского И. Н.
3. Гридкевича И. И.
4. Бакурова В. И.
5. Папкова Г. Г.
6. Смирнова В. А.
7. Миронова Н. П.
8. Лапшинова Н. И.
9. Капитонова А. А.
10. Мальцева А. И.
11. Фофанова А. В.
12. Королева А. Д.
13. Табачникова И. М.
14. Ефрашова П. А.
15. Дегтярева С. С.
16. Купрюшина Д. А. (ранее награжденного орденом Ленина).
17. Миронова А. Н.
18. Тычкова П. А.
19. Смотрицкого Д. И.
20. Шаронова В. С.
21. Шаповалова И. А.
22. Самсонова С. М.
23. Колманова В. П.
24. Иванова Н. Д.
25. Жаркова В. Н.
26. Военкова М. М.
27. Матулевича Н. Ф.
28. Григорьева С. Г.
29. Артеменкова П. В.
30. Власова Г. Е.
31. Язынова А. Д.
32. Олейнич В. В.
33. Михальчук А. И.
34. Ламзова В. Е.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
М. КАЛИНИН.

И. о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
И. УНШЛИХТ.

Москва, Кремль. 22 июля 1936 г.

О МЕРОПРИЯТИЯХ ПО УСТРОЙСТВУ АРМЯН-ИММИГРАНТОВ В АРМЯНСКОЙ ССР

Из постановления СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б)

Рассмотрев вопрос о хозяйственном устройстве и культурном обслуживании армян-иммигрантов, переселившихся из стран Запада в Армянскую ССР, СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) признали недостаточной работу СНК Армянской ССР в этой области и утвердили детальный план мероприятий по устройству армян-иммигрантов.

В принятом СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) постановлении поручено Наркомзему Союза ССР и СНК Армянской ССР в месячный срок представить на утверждение СНК Союза ССР проект и смету строительства канала, обеспечивающего оросительной и питьевой водой поселок Нубарашен и прилегающие к нему земли. Строительство это должно вестись с таким расчетом, чтобы уже к 1 июля 1937 г. обеспечить подачу воды к поселку Нубарашен для орошения не менее 200 — 300 гектар.

СНК Армянской ССР поручено немедленно приступить к строительству следующих об'ектов: в поселке Нубарашен 100 одноквартирных домов стоимостью до 1 млн рублей, школы 9-летки стоимостью в 200 тыс. руб., детского сада стоимостью в 100 тыс. руб., больницы стоимостью в 200 тыс. руб., детских яслей стоимостью в 60 тыс. руб. и театра стоимостью в 240 тыс. рублей; детского сада в поселке Новая Кесария стоимостью в 120 тыс. руб., детских яслей в поселке Новая Себастия стоимостью в 120 тыс. руб., школы в поселке Нор-Тигранакерт стоимостью в 100 тысяч рублей, детских яслей в колхозе Нор-Евдокия стоимостью в 60 тыс. руб. Кроме того, должны быть достроены шоссейная дорога Эривань—Нубарашен стоимостью до 700 тыс. руб. и электротехникум в Эривани стоимостью в 300 тыс. руб.

СНК Армянской ССР обязан обеспечить выполнение этой строительной программы с таким расчетом, чтобы 50% всех работ были закончены к 1 января 1937 г., а все строительство было полностью закончено к 1 июля 1937 г.

Госплану Союза ССР и Наркомфину Союза ССР поручено предусмотреть в 1936—1937 гг. отпуск строительных материалов и денежных средств, необходимых для строительства школ, больниц, яслей и других культурно-бытовых учреждений для иммигрантов, и строительство типографии и библиотеки. Строительные материалы должны быть отпущены и для индивидуального жилищного строительства отдельных иммигрантов.

В целях содействия укреплению организованных армянами-иммигрантами промысловых артелей Госплану Союза ССР предложено предусмотреть в сырьевых балансах текстильного и кожевенного сырья на 1936 — 1937 гг. отпуск этим артелям хлопчатобумажной пряжи, вискозы, грежи, кожполуфабрикатов и т. д.

Наряду с этим иммигрантским колхозам, колхозникам и единоличным трудовым хозяйствам армян-иммигрантов, расселенным в поселках Нор-Арабкир, Нор-Малатия, Нор-Харберт, Нор-Себастия, Нор-Евдокия, Нубарашен, Нор-Амасия, Нор-Бутания, Нор-Армаш, постановлением СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) предоставили следующие льготы: колхозы освобождены от всех государственных натуральных поставок и подоходного денежного налога сроком на 4 года, начиная с 1936 года; хозяйства колхозников освобождены на тот же срок от государственных натуральных поставок, сельскохозяйственного налога, сельского культсбора и самообложения; единоличные трудовые хозяйства иммигрантов освобождены от государственных натуральных поставок, сельскохозяйственного налога, местных налогов и самообложения на 1936 — 1938 гг. и от сельского культсбора на 1937 — 1939 гг.

На 50% снижены в течение 3-х лет, начиная с 1936 г., ставки обложения подоходным налогом промысловых артелей армян-иммигрантов в названных выше поселках. Для некооперированных кустарей и ремесленников из числа армян-иммигрантов в тех же поселках снижены на 50% ставки обложения подоходным налогом, культсбором и местными налогами на 1936 — 1938 гг. (ТАСС).

ЭТОМУ ПОЛЕТУ НЕТ РАВНОГО В МИРЕ

Я давно знаю Валерия Павловича Чкалова. В 1926 году Чкалов был моим учеником в одной из групп Серпуховской школы. Он всегда отличался храбростью и волевыми качествами своего характера.

Потом я часто наблюдал его полеты на московском аэродроме. Летает он отлично. Он сочетает в себе все, что нужно для нынешнего небывалого полета, — и волевые качества характера и прекрасное пилотирование.

Вообще надо сказать, что подбор экипажа «АНТ-25» очень хороший. Друг друга они знают прекрасно, верят в авторитет каждого. Байдуков также отличается большой храбростью, так называемым «перцем», и в то же время спокойствием и выдержкой. Он тоже летчик-испытатель. Байдуков хорошо познакомился перед полетом Леваневского с проблемой арктических полетов. Беляков подготавливался к арктическому перелету и в прошлом и в этом году.

Кроме хорошего экипажа, успех перелета гарантировала хорошая подготовка машины. Машина облетана и приспособлена к Северу.

Правда, машина не очень проста. Всякая машина, которая чрезвычайно нагружена, как эта, не любит плохой погоды. Когда машина очень нагружена, управление ею при плохой погоде крайне затрудняется. В этом отношении маршрут Чкалова совершенно исключителен по своим трудностям. Неплохой маршрут сделали американцы с Аляски до Земли Франца-Иосифа или до Шпицбергена, но тот путь был короче.

Маршрут Чкалова интересен тем, что проходит по неизведанным краям, ненаселенным, пустынным местам. На пути — большие водные и ледяные пространства. Начиная от Архангельска и до возвращения на материк, они нигде не могли сесть на этой машине. Может быть, где-нибудь случайно в Сибири могли бы они найти площадку, но это очень сомнительно. Всякая вынужденная посадка грозила аварией, по крайней мере, машины. Я полагаю, что перелет через Северный полюс не более сложная вещь, чем полет Чкалова. Этот полет подтверждает, что перелет через Северный полюс вполне возможен, и именно на этом самолете. По сравнению со всеми прочими полетами на дальность этот полет значительно более сложен, чем любой, даже чем перелет Кодоса и Росси. Они перелетели через Атлантический океан, а потом шли над Европой и Аравией, над культурными местами, а здесь сесть нигде не было возможности.

Дальность всегда поедает скорость. Будущее, безусловно, лежит в стратосфере, там, где выше 9—10 тысяч метров. Там температура постоянная, никакая облачность не может являться препятствием для полета. *Как только будет разрешен вопрос* полета на этих высотах, можно будет говорить, что разрешена новая проблема. А здесь циклон, обледенение и прочее препятствуют полету. Здесь надо много искусства, много познаний.

Дальность, безусловно, не будет полностью исчерпана, потому что полет протекал в трудных условиях. Машина, безусловно, позволяет пролететь 13—14 тысяч километров. Если бы имелась цель поставить рекорд по прямой, то на этой машине можно было бы побить все существующие рекорды. Но цель была другая — пустить машину в тяжелых метеорологических условиях Севера, и эта задача блестяще разрешена. Этому полету нет равного в мире.

Я от всей души поздравляю Чкалова, Байдукова и Белякова. Они вписали новую страницу в героическую книгу нашей великой советской родины.

М. ГРОМОВ.
Герой Советского Союза.

Сталинское племя

ПЕТРОПАВЛОВСК-на-КАМЧАТКЕ, 22 июля. (По телеграфу). Уже задолго до начала беспримерного героического полета Чкалова, Байдукова и Белякова Камчатка была готова принять вести с «АНТ-25». С 20 июля было установлено непрерывное наблюдение за эфиром. 21-го—день особенно напряженный. Погода неблагоприятна. Петропавловск сплошь закрыт туманом.

Утро 22-го. В Москве еще ночь. Сопки в тумане. Величественные вулканы Авача, Коряк закрыты. Все напряжено. Скоро должен быть самолет.

Эфир передает радиограмму великого Сталина и его соратников Молотова, Орджоникидзе, Димитрова экипажу героического самолета. И как бы в ответ на это приветствие камчатское солнце разрывает туман и облака и заливает Петропавловск и его окрестности сверкающим светом.

В 14 час. 30 мин. камчатского времени летчики-пограничники видят крохотную точку, движущуюся в бездонной глубине голубого камчатского неба — «АНТ-25»!

В 14 час. 35 мин. поднимается в воздух на 4 тысячи метров наш самолет с летчиком Балясниковым.

В 15 час. 10 мин. «АНТ-25» сообщает, что заснял Петропавловск, выбросил вымпел.

Трудящиеся Камчатки видели героический самолет и приветствуют отважных сынов нашей прекрасной родины, горных орлов славного сталинского племени.

В 20 час. 10 минут слышим далекие позывные «АНТ-25», зовущего Хабаровск.

Секретарь Камчатского обкома ВКП(б) ОРЛОВ.

* * *

ПЕТРОПАВЛОВСК-на-КАМЧАТКЕ, 22 июля. (По телеграфу). В течение нескольких дней Камчатка готовилась к встрече отважного экипажа. Беспрерывно дежурили радиостанции, в море, на западное и восточное прибрежье вышли корабли, чтобы в случае необходимости оказать быструю помощь. Несколько ночей подряд не смыкал глаз начальник камчатских пограничников комбриг Лев.

Самолет прошёл над Петропавловском в мгновение. Москва—Камчатка без остановки!

Л. НИКОЛЬСКИЙ.

Доблестная тройка

Доблестная тройка бесстрашных завершила свой изумительный перелет. Много тяжелейших этапов осталось позади. Трудный момент взлета проведен благополучно. Набор высоты с 11-тонной громадой проведен Валерием Павловичем Чкаловым блестяще. Много и тяжело пришлось поработать экипажу во время 6-часового слепого полета в тумане, пробиваясь к Северной Земле. Это все позади.

В 4 часа 10 минут 22 июля экипаж находился над Камчаткой в районе горы Хаоmань, которая «торчала из облаков». Земли экипаж не видел. В 6 часов самолет «АНТ-25» пролетел над Петропавловском, и перед этой героической тройкой развернулся последний отрезок этого страшного маршрута, пожалуй, самый тяжелый отрезок, пролегающий над бурным Охотским морем. Охотское море у нас, летчиков, пользуется заслуженной славой скверного моря. Этот закоулок земного шара пересекают тайфуны крутящегося порядка, зарождающиеся в районе острова Формозы и Южно-Японских островов и затем передвигающиеся к северу. Благодаря вращению земного шара струя этих тайфунов отходит в сторону Канады, но эти же условия заставляют тайфуны проходить через Охотское море, через Камчатку, Анадырский залив, Чукотку и Берингов пролив.

Район Охотского моря имеет большое количество годовых осадков, что вполне естественно. Бурная циклоническая деятельность вызывает изменение барометрических отношений и практически проявляется в виде ливневых дождей летом и густейших снегопадов зимой. Командорские острова, южная оконечность Камчатки, мыс Лопатка и Курильские острова справедливо могут считаться самыми «мокрыми» местами земного шара. Достаточно сказать, что в этих районах выпадает за год (по данным Болоскова и Портанского) свыше 1.000 миллиметров осадков.

Климат района с трудом поддается общей характеристике вследствие совершенно исключительного разнообразия и пестроты местных климатических условий. Амплитуда давлений зимой и летом доходит до 25 миллиметров ртутного столба. Горы и хребты, окружающие Охотское море, создают значительные местные различия в климате, главным образом в количестве осадков, выпадающих на склонах, обращенных к морю или к материку.

Все это вместе взятое грозит летчику, пересекающему Охотское море, тяжелыми последствиями обледенения.

Обледенение, которое всегда является спутником такой циклонической деятельности, начинается сперва сравнительно мало заметно. Кромки крыльев, пропеллер и втулка его сперва покрываются такой, на вид красивой кромочкой льда, которая таит в себе большую опасность. Кромка начинает быстро нарастать, часто достигая толщины в несколько пальцев, и машина сильно утяжеляется. Достаточно подсчитать вес льда, покрывающего громадную площадь крыльев, чтобы понять, что через несколько минут самолет увеличивает свой вес на несколько тонн. Кроме увеличения веса, самолет в таком случае, вернее крылья его, меняют свою аэродинамическую пропорцию. Самолет — инструмент тонкий, и дужка крыла высчитывается инженерами с точностью до сотых миллиметра — продувается в аэродинамической трубе, покрывается специальными сортами лаков, чтобы уменьшить трение воздуха. Это один из способов достижения большей скорости, а следовательно, и дальности полета. А тут вдруг вмешивается в дело замерзшая влага и ломает все расчеты. Люди пробовали устранить обледенение, и техническая мысль инженеров *всех стран работает над этой проблемой*. Пробовали покрывать кромки крыльев чистым каучуком, пробовали оплетать их металлической проволокой и пропускать через нее ток для того, чтобы растопить лед. Пробовали применять старый способ— просто смазывать крылья глицерином. Но нужно прямо сказать, что в настоящее время вопрос с обледенением еще не решен.

Третьи сутки весь мир с восхищением следит за героическим перелетом. Теперь стало известно, что полет завершон так же блестяще, как блестяще был начат.

Слава тройке храбрецов!

М. СЛЕПНЕВ.
Герой Советского Союза.

Привет победителям

Всей душой [illegible] и горячо приветствую летчиков Чкалова, Байдукова и Белякова, завершивших беспримерный перелет без посадки на советском самолете, созданном социалистической авиационной промышленностью.

Полет Чкалова, Байдукова и Белякова имеет громадное значение. Он снова демонстрирует смелость и выдержку советских людей и высокое качество советской машины. Валерий Чкалов и его товарищи давно готовились к своему дальнему беспосадочному перелету. Имена отважных пилотов широко известны в нашей стране и во всем мире.

Лаконичные, скупые радиограммы, в слова которых внимательно вчитываются все наши друзья и все наши враги, говорят *о блестящем ходе перелета*. Трудности не страшат отважных летчиков. У бухты Тикси они прошли циклон, в течение пяти часов боролись при слепом полете с облачностью. Короткая фраза в радиограмме об обледенении раскрывает перед нами ту цепь трудностей полета в Арктике, которую уже преодолел экипаж «АНТ-25». Полет даст массу новых ценных материалов, нужных для изучения недоступных до сих пор районов Ледовитого океана.

Взращенные советской страной Чкалов, Байдуков и Беляков по первому зову родины вместе со всеми советскими летчиками полетят в любую сторону, на любой высоте, с высочайшей скоростью и отдадут все свои силы, весь многолетний опыт, всю большевистскую настойчивость и летную сноровку на благо страны социализма.

Мой горячий привет славным летчикам, проложившим новый воздушный путь в стране, выполнившим почетное задание вождя народов товарища Сталина.

А. ЛЯПИДЕВСКИЙ.
Герой Советского Союза.

Сочи, 22 июля.
передано по телеграфу.

Художники летного искусства

Известие о замечательном полете Чкалова, Байдукова и Белякова застало меня в Одессе. Ранним утром 22 июля я вылетел в Москву, через семь часов опустился на Центральном аэродроме и прежде всего направился в Главсевморпуть узнать, где находится самолет «АНТ-25».

Не знаешь, чему больше поражаться: то ли исполинскому маршруту этого небывалого перелета, то ли упорству, настойчивости и мастерству экипажа. Мне приходилось летать над различными участками их замечательной трассы. Я летал над Землей Франца-Иосифа, пересекал моря Баренца и Карское, исколесил по воздуху все дальневосточное побережье. Я знаю, как трудно и сложно летать в этих районах, какого исключительного напряжения требуют от летчика изменчивые, коварные метеорологические условия Севера.

Трасса полна неожиданностей. При одной температуре воздуха туман бывает над чистой водой, при другой температуре — над льдами, а вода открыта и видна сверху, при третьей—туман держится на островах и ледниках. Арктика — это какая-то фабрика тумана. И буквально считанными бывают те дни в году, когда и вода, и лед, и земля свободны от тумана.

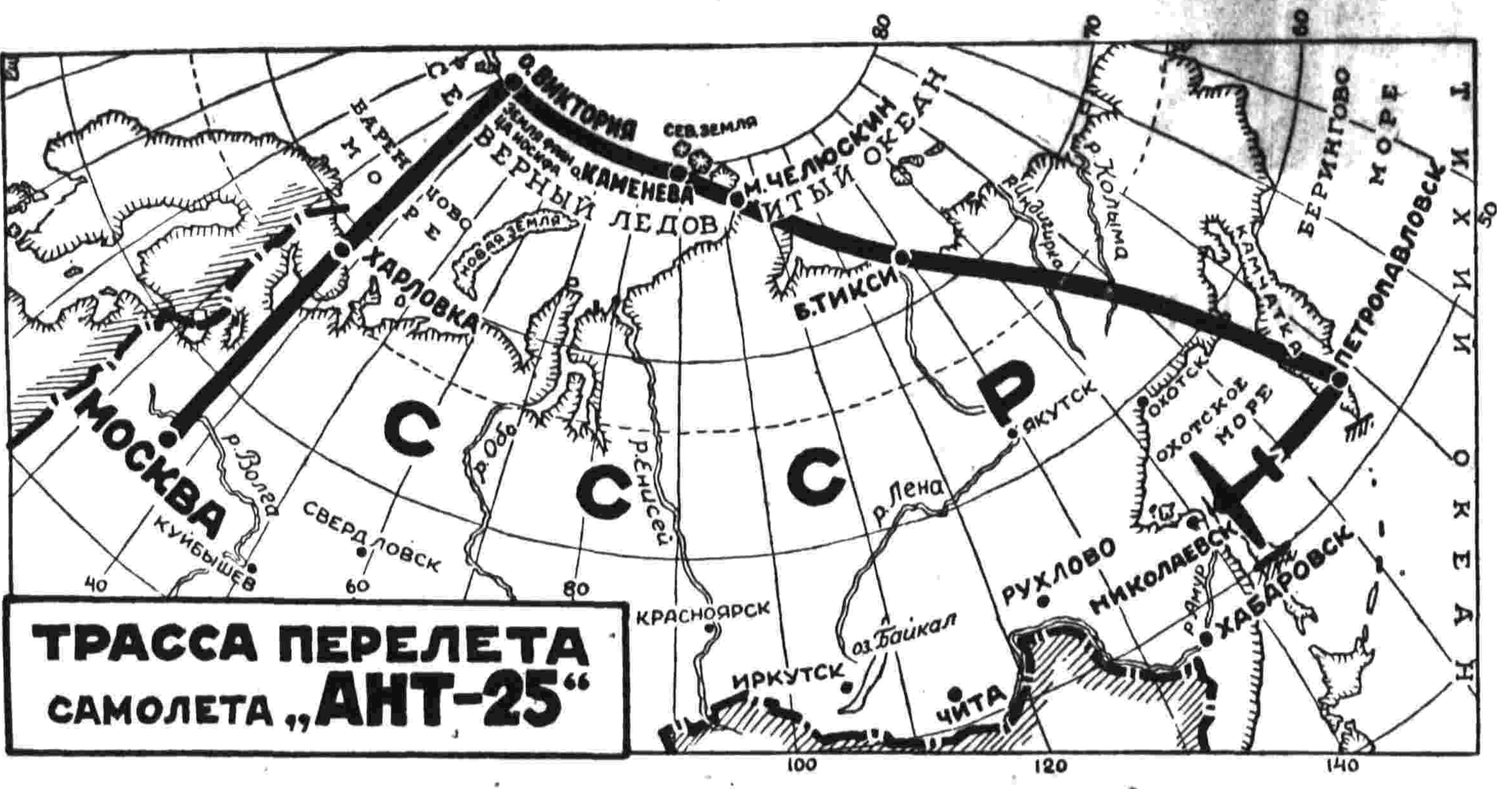
Я восхищен упорством, настойчивостью и виртуозным мастерством славного экипажа самолета «АНТ-25». В кабине самолета сидят люди, предельно овладевшие техникой пилотирования, умеющие точно и безошибочно летать в любую погоду, любой час, любое время года.

Валерия Чкалова я знаю с 1931 года, но и до личного знакомства очень много слышал о его полетах и замечательной технике. Он летал на всех системах советских самолетов и на десятках машин иностранных конструкций. Это — художник воздуха, чудесный летчик. К сожалению, я не знаком с Байдуковым и Беляковым, но мне приходилось слышать и о них самые лестные отзывы.

Знакомясь с маршрутом и ходом перелета, чувствуешь, какое исключительное искусство проявляет в этом полете штурман Беляков. Он блестяще провел самолет через очень трудный участок пути — Баренцово море, математически точно прошел по малоисследованному району между архипелагом Франца-Иосифа и Северной Землей и отлично вел экипаж над Якутией. Здесь был, пожалуй, самый трудный участок пути с навигационной точки зрения. Высокие горы, хребты, далеко не всегда точно нанесенные на карту, реки, текущие неизвестно куда, — все это чрезвычайно осложняло штурманскую работу. В довершение всего Якутия во время полета была закрыта облаками. И тем не менее Беляков вывел самолет точно к Петропавловску-на-Камчатке.

Я горячо приветствую товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова. Полярные пилоты гордятся своими воздушными собратьями и завидуют им. Да и как не завидовать! Кто бы из нас не счел для себя величайшей честью отправиться в такой трудный перелет во славу своей прекрасной родины. И я уверен, что в нашей стране найдутся сотни и тысячи прекрасных летчиков, готовых в любую минуту выполнить самое ответственное задание партии, с какими бы трудностями оно ни было сопряжено.

М. ВОДОПЬЯНОВ.
Герой Советского Союза.



Г. УШАКОВ

Великий воздушный путь

Эпоха Ленина — Сталина — эпоха героических дел. То, что раньше казалось сказкой, несбыточной мечтой человека, теперь становится явью, становится жизнью. С каждым днем обновленная революцией страна завоевывает новые и новые высоты в любой отрасли человеческой деятельности.

Немало примеров этого превращения мечты в действительность дала Арктика. Еще десять лет назад Северный морской путь был мифом, а теперь по нему перевозятся сотни тысяч пудов груза, ходят караваны судов, корабли забираются в самые отдаленные пункты земного шара.

Далеко на Север выдвинуты форпосты социалистического наступления. Еще более яркий пример мы видим в развитии полярной авиации. Самолеты бороздят воздушные пространства Севера, перебрасывая людей, почту, грузы в места, которые не видели не только самолетов, но и самой примитивной машины. Три года назад скептики, не знавшие мощи советской авиации, и фашистские кликуши, пытающиеся дискредитировать по любому поводу Советский Союз, кричали о том, что челюскинцы обречены на гибель в своем ледовом лагере. Советские летчики перед всем миром доказали, на что способна советская авиация, на что способны советские пилоты, выращенные 170-миллионным коллективом под руководством партии и ее гениального вождя товарища Сталина.

Сегодня весь мир может быть свидетелем новой победы советской страны, нового превращения человеческой мечты в действительность. Чудесная машина, созданная советскими рабочими и конструкторами, под управлением героической тройки— товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, пронеслась над приполярными пространствами нашей необ'ятной родины, пересекла без посадки всю страну от края до края.

Не замолкая ни на одно мгновенье, пропеллер самолета прошумел над полями и лесами Северного края, над тундрой Приполярья, над льдами Белого, Баренцова и Карского морей, — летчики пересекли необитаемый Таймырский полуостров, прошли над тундрами и хребтами Якутии, над далеким Колымским краем и снова вышли к морю, расположенному на другом конце Советского Союза—у границ Тихого океана. Сделав круг над Петропавловском-на-Камчатке, самолет круто переменил курс и, пересекая туманы Охотского моря, вернулся на материк.

Такого почти бесконечного маршрута еще не знала история воздушных путешествий, а тем более история полярных перелетов. Подобно тому, как походы «Сибирякова» и «Челюскина» положили начало новой истории Северного морского пути, замечательный перелет Чкалова, Байдукова и Белякова закладывает фундамент Великого Северного воздушного пути.

Идея трансарктических перелетов издавна волновала умы лучших представителей культурного человечества.

11 июля 1897 года с Датского острова, Шпицбергенского архипелага, был дан старт первому перелету над ледяными просторами Арктики. Это пионер полярного воздухоплавания — Саломон Андре пытался достичь Северного полюса на воздушном шаре «Орел». В течение трех десятилетий судьба Андре и его спутников была неизвестной, и только в 1930 году их останки были случайно обнаружены на острове Белом (вблизи о. Виктория).

Аэростат оказался недостаточно сильным средством для завоевания воздушных путей Арктики. На смену ему пришли самолеты и дирижабли. Перелет Амундсена на дирижабле «Норге» через Северный полюс в 1926 году, казалось, целиком оправдал надежды на дирижабль как на лучшее средство воздушных сообщений в полярных областях. Полет Умберто Нобиле в 1929 г. на дирижабле «Италия» к Северному полюсу, как казалось сначала, подтвердил эти выводы. Однако последовавшая вслед за тем трагическая гибель «Италии» показала недостатки дирижабля при работе в Арктике. Но полет «Графа Цеппелина» в 1931 г. снова поднял авторитет дирижаблей.

Борьба между дирижаблями и самолетами еще не закончилась, однако практические требования жизни все более и более выдвигают самолет на первое и основное место среди других средств воздушной навигации на Севере.

Впервые самолет появился над Арктикой в августе 1914 года. Русский летчик Нагурский с бортмехаником Кузнецовым впервые в арктических условиях совершили несколько полетов над Новой Землей. Затем воздушное наступление на Север временно приостановилось. Сильно выросшая в период империалистической войны авиация дала новые типы машин, пригодных для работы в Арктике.

Однако первые опыты и с этими машинами не всегда были удачными.

Но машины совершенствовались с каждым годом, и авиация начала одерживать в Арктике победы. В 1925 г. Амундсен на двух самолетах со Шпицбергена достигает 88° северной широты. Год спустя Берд с того же Шпицбергена долетел до Северного полюса и возвратился без посадки обратно, а Вилкинс сделал прыжок с Аляски на Шпицберген.

Самых блестящих результатов достигли советские летчики. В 1925 году Чухновский и Кальвица совершили первый перелет из Ленинграда на Новую Землю. С этого времени советский самолет быстро завоевывает полное гражданство в Арктике. Он становится на Севере таким же обычным, как ледокол или собачья упряжка. Отличительным признаком работы советской авиации на Севере всегда являлось немедленное практическое использование *малейшего опыта*, достигнутого в том или ином полете.

И сейчас советский самолет уже обычен на зверобойных промыслах, на разведке льдов, при проводке каравана судов, при проведении научных работ, при обслуживании морских экспедиций и даже при перевозке технических грузов.

Параллельно увеличивался и размах работы полярной авиации. Наряду с оперативными эпизодическими полетами росло количество постоянных воздушных линий и их протяжение. Достаточно привести цифры роста хотя бы за два последних года. В 1934 г. в Арктике было совершено 32 рейсовых полета, в 1935 — 524; протяженность регулярных воздушных линий в 1934 г. составляла 4.160 километров, в следующем году — 9.050 километров. В 1935 г. самолеты налетали на Севере почти 1 миллион километров.

Советский воздушный флот воспитал много отважных полярных пилотов. Среди них не только имена Героев Советского Союза, но и такие люди, как Бабушкин, Чухновский, Галышев, Алексеев, Липдель, Фарих, Козлов, Махоткин, Черевичный и многие другие, известные далеко за пределами Союза. Они облетали весь Север, открыли ряд воздушных линий, накопили огромный опыт. В то же время советская авиапромышленность давала все более и более совершенные типы самолетов.

Блестящим выражением этих успехов авиапромышленности служит самолет «АНТ-25», а отражением огромного накопленного опыта является беспримерно смелый и отважный перелет Чкалова, Байдукова и Белякова.

Уже одно перечисление пройденных самолетом пунктов говорит о самых разнообразных трудностях, которые встретила мужественная тройка на своем пути. Многие участки этой трассы пройдены впервые.

На таком огромном протяжении маршрута нельзя, конечно, всюду одновременно найти благоприятствующие перелету метеорологические условия. Погода в Арктике непостоянна и изменчива. И экипаж встретил на своем пути большие препятствия. При ярком солнце он шел до Земли Франца-Иосифа, при сплошной облачности пересекал ледяные просторы между ней и Северной Землей; при сплошной облачности и густом тумане, сопровождаемом штормовым встречным ветром, прорезал Таймырский полуостров. Якутия была в облаках, но от хребта Черского до Петропавловска-на-Камчатке летчиков опять провожало солнце, а над Охотским морем они снова попали в туман, создающий самую большую опасность для самолета — оледенение.

Еще на участке между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей, идя слепым полетом в сильном тумане, самолет подвергся оледенению. При низкой температуре воздуха охлажденный туман осаждался каплями на поверхности самолета и замерзал, постепенно образуя сплошную ледяную корку. В таких случаях машина тяжелеет, ее аэродинамические качества ухудшаются, она теряет скорость и нередко это влечет за собой вынужденную посадку. Повидимому, искусно маневрируя высотой полета, экипажу удалось выйти из этой опасной зоны.

Охотское море находится на стыке воздушных потоков, идущих с Тихого океана и материка, и характеризуется наличием холодных течений. Поэтому туманы здесь — обычное явление. В 1933 г. эти туманы создали чрезвычайно напряженную и рискованную обстановку для перелета С. Леваневского, пересекавшего Охотское море в поисках американского летчика Джемса Маттерна, совершившего вынужденную посадку в районе Анадыря. Постоянные туманы сопровождали и Водопьянова при его полетах в этом районе. С теми же туманами пришлось столкнуться и экипажу самолета «АНТ-25».

Исключительная сложность трассы перелета через Арктику, ожидавшиеся трудности пути, естественно, потребовали тщательной подготовки. Вся сеть полярных станций Главсевморпути уже с первых чисел июля начала работу по обслуживанию перелета. План обслуживания был заранее разработан полярным управлением ГУСМП и ГАМС (Главной аэро-метеорологической станцией военно-воздушных сил РККА). На всех станциях были введены дополнительные сроки метеонаблюдений и резко увеличена программа аэрологических работ. Ежедневно служба погоды Главсевморпути составляла синоптические карты, обрабатывала весь аэрологический материал и передавала его ГАМС.

С момента вылета везде были установлены непрерывные круглосуточные дежурства синоптиков и радистов, еще более усилены аэрологические наблюдения; станции проводили 2—3 раза в день под'емы радиозондов, змеев и выпуск шаров-пилотов. Наличие радиоцентра ГУСМП в Москве дало возможность включить в обслуживание сети и Якутию.

Немедленно после вылета самолета цепь полярных радиостанций установила непрерывное наблюдение за работой радиостанции «АНТ-25». Первые его радиограммы принял радиоузел Амдермы. Последующие радиограммы принимали Архангельск, бухта Тихая, остров Уединения, Русская Гавань, Маточкин Шар, мыс Желания, Диксон, мыс Челюскина, Вайгач, мыс Порт-ник, острова Шалаурова, мыс Шелагский, бухта Тикси, Якутск. Огромную роль в наблюдении сыграли полярный радиоузел на острове Диксон и радиоцентр ГУСМП в Москве. Оперативность и гибкость полярной радиосети доказана тем, что большинство радиограмм «АНТ-25» поступало в Москву через 2—3 минуты после отправки их с самолета.

Для облегчения ориентировки экипажа во время полета по районам архипелага Франца-Иосифа, Северной Земли и моря Лаптевых — на мысе Желания и мысе Челюскина работали радиомаяки, а на острове Гуккер и в бухте Тикси длинноволновые передатчики. Благодаря этому во время нахождения самолета в полосе полярных станций связь с экипажем не терялась.

Учитывая возможность вынужденной посадки самолета на Севере, Главное управление Северного морского пути дало распоряжение начальникам всех полярных авиалиний и авиабаз быть готовыми для оказания содействия или помощи. В Варнеке каждую минуту был готов к вылету самолет Алексеева, в бухте Тихой — дежурил самолет Махоткина, в устье Енисея дежурил летчик Козлов, в бухте Тикси — Черевичный и другие. В море находились ледоколы «Ермак», «Ленин», «Красин», «Седов» и «Русанов», также готовые по первому сигналу выйти на помощь.

Однако необходимости в их помощи за Полярным кругом не оказалось. Летчики блестяще справились со всеми препятствиями сурового Севера и прошли без посадки всю Советскую Арктику от ее западных границ до восточных. Шум их пропеллера прозвучал песней славы над ледяной могилой пионера полярного воздухоплавания Саломона Андре.

Своим изумительным перелетом они еще раз дали доказательство непревзойденного умения советских пилотов владеть таким сложным орудием техники, как самолет, в не менее сложных условиях Арктики. Они показали, что советские летчики готовы в любую минуту не только принять, но и осуществить самое сложное задание партии и правительства.

Перелет «АНТ-25» без сомнения является историческим событием. Он стоит в ряду тех явлений, которые служат поворотными пунктами в решении той или иной проблемы. В борьбе за Арктику такими были походы «Сибирякова» и «Челюскина», проводившиеся под руководством О. Ю. Шмидта. Таким же поворотным рычагом должен стать и перелет Чкалова и его товарищей. Этот перелет не только вплотную приводит нас к вопросу о трансарктическом воздушном пути, но и показывает как возможность, так и метод решения этого вопроса.

Идея такого пути чрезвычайно заманчива. Он решит проблему огромного значения — наикратчайшего и быстрейшего сообщения между отдельными пунктами Европы, Азии и Америки. Он сделает посещаемыми в любое время года районы, недоступные ледоколам или другим средствам сообщения. И еще более оживут районы, которые не так давно считались задворками земного шара, а ныне большевистской волей вызваны к жизни.

Советские летчики закрепят результаты перелета мужественной тройки и превратят трассу самолета «АНТ-25» в Великий Северный воздушный путь, так же как трасса «Сибирякова» и «Челюскина» воплотилась в Северный морской путь.

Залогом этого служит непрерывное усиление мощи Советского Союза, рост отечественной авиапромышленности, мужество и бесконечная любовь советских летчиков к родине, к партии и своему вождю товарищу Сталину.

ГЕРОИЧЕСКИЙ ЭКИПАЖ САМОЛЕТА «АНТ-25»

Валерий Чкалов

1

Окно было открыто. От дуновения ветра листва тополя тенью скользила по комнате. Байдуков выжидающе посмотрел на Чкалова.

— Чувствуешь? — тихо сказал он.

Широкая спина Чкалова заслоняла почти все окно. Он ничего не ответил. Раскачиваясь на носках, что-то насвистывал. Вдали виднелось аэродромное поле. Там было тихо. И в августовском небе было тихо. Высоко на железных мачтах загорелись огни, — гроздьями повисли они в черном небе среди звезд и белесой луны.

— Чувствуешь, Валя? — повторил Байдуков.

Чкалов повернулся к нему лицом. Отошел от окна. Окающим, волжским говорком он произнес:

— Обдумать надо, Егорушка. Дело громадное. С маху нельзя решать.

На столе лежала карта. Голубым пятном выделялся Северный полюс. Байдуков аккуратным движением провел карандашом линию от Москвы до Петропавловска-на-Камчатке. Хорош кусок! Друзья молча смотрели на эту тонкую линию, воплощавшую схему полета; затем взглянули друг на друга. Все было ясно. Лететь надо. Во что бы то ни стало. На чем? Конечно, на «АНТ-25». Машина хорошая. И Чкалов короткими фразами, точно размышляя вслух, заговорил о деталях полета. «Значит загорелся», — улыбнулся Байдуков. Он хорошо знал эту азартную жилку в Чкалове и в то же время его деловитую мертвую хватку.

Они снова взглянули друг на друга. Чкалов был на голову выше Байдукова и шире в плечах. По сравнению с ним Егорушка выглядел мальчиком, худощавым, энергичным подростком. Егорушка присел к столу и развернул перед собой лист бумаги. Широкая ладонь Чкалова легла на голубое пятно карты. Басом, упирая на «о», Чкалов диктовал письмо в ЦК, просил разрешения совершить перелет на дальность. Егорушка писал быстро, взволнованно. Почерк торопливый, размашистый. Это не годится. И жена Чкалова чистым, аккуратным почерком переписала заявление, затем прочла его вслух. «Добре», — бросил Чкалов.

Они ушли бродить по Ленинградскому шоссе. Запах липы кружил голову. Листва деревьев смыкалась полукругом.

— Ну, Егорушка, что скажешь?

— Полагаю, — окая и передразнивая Чкалова, засмеялся Байдуков, — обдумать надо...

Они стали толкать друг друга в плечо. Прохожие в удивлении оборачивались, глядя, как два летчика — один с медвежьими ухватками, а другой — маленький, худощавый, с хохотом, по-ребячьи, возились друг с другом.

2

За стеной кто-то играл на рояли. Чкалов прислушался и стал тихонько подпевать. Жена спала, сын Игорь спал, — не с кем было поделиться внезапно нахлынувшими мыслями. И снова, в сотый раз он стал обдумывать трассу перелета. Теперь, казалось ему, он будет иметь полную возможность проверить свои силы, свое искусство пилотажа. Все, что он делал до сих пор, было лишь прелюдией, вступлением к этому решающему испытанию.

«Итак, мы полетим на «АНТ-25». Он сказал это вслух. И повторил: «Мы полетим на «АНТ-25». Какая это по счету испытаний машина?» Он стал набрасывать на листке названия машин, на которых он летал и которые испытал. Фарман 20-й; Вуазен; Фоккер; Авро; Сопвич; Ньюпор; Моран Порасоль, — французы, немцы, итальянцы, англичане. Дальше шли наши машины. Почти всех типов. Оказалось — 65 машин. Он никогда не задумывался над этим, не вел им счета. «АНТ-25» была 66-й машиной. От первой машины, на которой он летал—Фарман 20-й, к такой скоростной машине, как «И-17» или «АНТ-25», какой бросок вперед!

Он засмеялся, вспоминая свою первую машину. У нее был нелепый, смешной вид с расположенным сзади винтом. Колымага, а не самолет... Но в тот осенний день 1921 года, когда он впервые оторвался на ней от земли, она казалась ему наисовершенной. Великолепным чудом техники!

Инструктором в летной школе был Очев. Но учлеты с уважением и нежно звали его «богом». «Бог» был сухощавый, немногословный, требовательный учитель. Он сделал несколько десятков полетов с девятнадцатилетним Валерием Чкаловым, а затем неожиданно сказал ему: «Приготовиться к самостоятельному полету».

Лететь одному, без «бога»! Голубоглазый парень никак не мог освоиться с этой мыслью. Он приготовил машину к полету, мешок с песком отнес во вторую кабину, в ту, где он обычно сидел, но мешок пришлось выбросить. В кабину, для центровки, сел Сокол — друг и приятель, а за руль — Чкалов. «Бог» строговато взглянул на небо, чтобы скрыть улыбку: он любил этих ребят, впервые подымавшихся в воздух.

И парень летал 10 минут. Он сделал две посадки и два под'ема, а когда удачно сел в третий раз и разгоряченный полетом вышел из кабины, к нему торопливым шагом подходил сухощавый, суровый «бог».

— Ну, как? — одними глазами нетерпеливо спрашивал Валерий. — Здорово, верно?

И «бог» неожиданно растаял: он вдруг обнял широкоплечего паренька и отрывисто проговорил: «Благодарю, рад, обрадовал». Паренек, взволнованно улыбаясь, пошел, твердо шагая по земле, которая почему-то плыла и качалась под ним.

...А когда он налетал уже сотни часов, молодой пилот явно заскучал.

Он стал испытывать себя на всевозможных трюках. Полюбил сложные, замысловатые фигуры. Выводить машину из штопора. Делать неожиданные и резкие пика. Или внезапно повиснуть головой, — честное слово, это дано не каждому, и во всем этом, казалось ему, есть та непередаваемая свежесть ощущений, которую поймет только тот, кто сам это проделает.

Тогда нашли наилучший способ не дать пилоту завять. Ему сказали: «Ты любишь фигурные полеты? Отлично! Ты любишь испытывать себя? Прекрасно! Испытывай машины новых конструкций».

Наконец-то он нашел свою стихию! Но странное дело, — здесь облик летчика меняется: Чкалов остался попрежнему смелым и рисковым, но стал вместе с тем осторожным и еще более внимательным.

Машина зарождается на его глазах. Он видит весь процесс ее создания. Первый человек, который садится за руль,—летчик-испытатель.

В воздухе он остается с машиной один-на-один, настороженно прислушивается, изучает ее поведение, экзаменует, критикует ее летно-тактические данные. Вот когда он пускает в ход свое личное мужество, выдержку и спокойствие! Он ставит ее во всевозможные положения, чтобы еще и еще раз проверить ее качества. Слушается ли она рулей глубины, рулей поворота, какова устойчивость, не клюет ли она носом, — высокоразвитым чутьем он схватывает и фиксирует все нормы поведения машины, по мельчайшим, еле уловимым штрихам, создает в своем представлении ее технический образ.



Он выжимает из машины ее максимальные и летные данные. Он испытывает ее нрав и умышленно вводит ее в штопор. Неожиданно делает мертвую петлю, двойную петлю, бочку. Вот он удостоверился, что в нормальном положении она летит отлично. Но как она поведет себя при полете на спине? И он бросает ее колесами вверх.

И хотя некоторые из машин неоднократно ставили его лицом к лицу со смертью, Чкалов вспоминает о них с большим теплым чувством. О каждой из них он говорит с нежностью, как о живых и близких сердцу существах: — О, это такая машинка!

И вот тут возможны всякие неожиданности. Они налетают внезапно, как ураган.

Зимой при полете на опытной машине оторвалась лыжа. И завертелась вокруг своей оси. Чкалов сделал несколько кругов, обдумывая всевозможные ходы. Оставался только один: сесть в таком положении. С одной лыжей. Трудно, но ничего больше не сделаешь. Он с ненавистью взглянул на вертевшуюся лыжу и повел машину на землю. Сверху он видел санитаров, бежавших к месту его предполагаемой посадки. Пейзаж, как вспоминал позднее Чкалов, был какой-то скучный, неутешительный. На малой скорости с большим искусством он посадил машину на землю, во-время выключил мотор, не давая машине зарыться носом. Машина опрокинулась на спину. Чкалов повис на ремнях, быстро развязал себя, выскочил из машины и, обойдя санитаров, подошел к Алкснису, доложил, что жив, здоров, все, мол, у него в порядке.

— А дефект ее мы устраним. Машина стоящая, недурная.

Но все это, конечно, детский лепет по сравнению с тем, что однажды случилось с ним на высоте 1.500 метров. В этот день он сделал несколько эволюций в воздухе с убранными шасси. Затем он стал выпускать их. Левая нога стала нормально, а правая застряла. Сесть на одно колесо? Но это значит наверняка разбить машину.

Он стал кружить и мысленно искать выхода спасти машину. Ее нужно заставить выпустить шасси, а этого можно достигнуть резкими перегрузками. 40 минут он производил рискованные эволюции, пикировал машину с наибольшей скоростью, швырял ее вниз и неожиданно резко выравнивал, делал двойные перевороты, внезапно разворачивал ее то вправо, то влево. Он сам при этом испытывал семикратную перегрузку. У него темнело в глазах. Но он продолжал свои воздушные пируэты, швырял машину с большой высоты и резко выравнивал ее столь неожиданно, что лоб его касался колен. На несколько секунд он потерял сознание, а когда пришел в себя, то первое, что он увидел, — это машину. Она стояла почти в вертикальном положении, а правое шасси было выпущено. Он облегченно вздохнул. Это была сложная пикировка, с помощью которой он испытал самолет на прочность.

— Хо-о-рошая машина. И этот дефект ее мы устранили.

3

Когда однажды в его присутствии заговорили о тайне героизма, о том, что летчики-испытатели часто рискуют жизнью и почему-то не пользуются парашютом,» Чкалов рассвирепел, побагровел от злости:

— Благодарю по-о-корно, — загудел его хриплый бас, — одно дело, когда в машине сидит учлет, а другое дело — наш брат. Мне коллектив, це-лый ко-о-ллектив доверяет машину — свои труды... это надо понимать.

И то же самое, но более кратко, он сказал товарищу Сталину. Это было 2 мая 1935 года на Центральном аэродроме. Нарком обороны К. Е. Ворошилов познакомил летчика Чкалова с товарищем Сталиным.

Рослый, голубоглазый Чкалов стоял у крыла своей машины, в шлеме и летной одежде. Коротко, точно и спокойно он отвечал на все сталинские вопросы. Слушая Сталина и отвечая ему, он все время чувствовал себя внутренне собранным: так он обычно держал себя в испытательном полете: свободно и в то же время подтянуто. Вопросы имели прямое касательство к его делу, беседа велась в таких простых и дружеских тонах, что Чкалов оживился и еще ровней и спокойней отвечал.

Сталин спрашивал:

— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

— Материальная часть дорога, товарищ Сталин, — сказал Чкалов и пояснил: — Я летаю на опытных ценных машинах и губить их неохота. Стараешься спасти машину, а тем самым — и себя. Во время испытания мысль направлена к тому, чтобы узнать машину, довести ее до земли.

Он помолчал, улыбнулся одними глазами и добавил:

— Я обожаю парашюты, но — предпочитаю обходиться без них.

Он с таким густым басом и оканьем произнес слово «обожаю», что все вокруг засмеялись.

Сталин улыбнулся и заговорил о том, что надо обязательно пользоваться парашютом, что если в воздухе случилось что-либо неладное с машиной, то нужно спасать собственную жизнь. В первую очередь.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал Сталин, глядя в открытое, прямое лицо Чкалова.

Летчик проводил глазами Сталина, ушедшего к другим машинам, затем, когда настала его очередь, он в каком-то приподнятом состоянии завел свою красную скоростную машину и поднялся на высоту 200 метров. Совершая перевороты в воздухе, иммельманы, бочки, мертвые петли, он старался вложить все свое умение, всю свою страсть летчика в каскады великолепно исполняемых фигур. С разбега он ринулся по вертикали, опрокинул машину на спину и летел вниз головой. Это была его любимая фигура. Он хотел, чтобы Сталин увидел ее. Чуть-чуть взволнованный, он сдерживал душившую его радость, охватившую его при одной лишь мысли, что Сталин видит его в полете. Он повел машину вниз, сел легко; перешел на другую, зеленую машину. Повел ее в воздух. Сделав резкое пике, чтобы успокоить себя, машинально, почти автоматически выполнил новую фигуру, он размышлял о сталинских словах, и ему пришло в голову такое сравнение: вот так же, как летчик-испытатель проверяет машину, с тою же тщательностью и вниманием Сталин испытывал сегодня летный человеческий материал... И, кажется, Сталин остался доволен: улыбаясь, он рекомендовал конструкторам и летчикам добиваться еще больших скоростей, еще более высокого потолка.

4

...Экипаж самолета оказался удачно собранным. Каждый умело и тонко ведет свою партию. Они дополняют друг друга: смуглый, в выцветшей майке Егорушка Байдуков, высокий, сухощавый, застегнутый на все пуговицы Беляков и, наконец, командир экипажа—веселый, живой Валерий Чкалов, летчик трезвого риска и смелого дерзания.

...Голубая карта висит на стене. Ночь. Вершины сосен покачиваются на уровне раскрытого окна. Тишина. Чкалов проделывает гимнастику. Он приседает на корточки, расправляет руки и медленно подымает свое сильное тело. Из соседних комнат доносятся приглушенные голоса и характерный стук раллиста. Условным тренировочным ключом Байдуков разговаривает с Беляковым. Их отделяет тонкая стенка.

— Как вы меня слышите? — выстукивает Егорушка.

Он сидит на железной койке, поджав по-турецки ноги и вглядываясь в книгу, выстукивает слово в слово, строку за строкой.

Чкалов подходит к карте. Серая карандашная линия вьется от Москвы, по закрашенным желтой краской материкам, островам и голубым морям. Линия пересекает Охотское море, подходит к Петропавловску-на-Камчатке, круто поворачивает на материк. Задумчиво, чуть склонив голову, Чкалов всматривается в дальнюю дорогу, в эти десять с лишним тысяч километров. Гудящий бас заполняет маленькую комнату.

— Летим мы спокойно. Это и понятно: страна стоит за нами. Полагаю, что мы добьемся своего. «АНТ-25»—хо-о-рошая машина, солидная!

Помолчал и, словно продолжая начатую мысль, Чкалов сказал:

— И через полюс на ней надо слетать. Обязательно. А также, — он откинул голову и лукаво улыбнулся, — желаю совершить скоростной перелет в стратосфере. И это обязательно. Непременно. Будущее авиации — в стратосфере. Стратосфера дает возможность развивать большие скорости. Полагаю, что у нас будут свои высотные моторы, своей конструкции самолеты.

Он оживился, заговорив о полетах в стратосферу. Из соседней комнаты доносились короткие, чередующиеся удары ключом. Егорушка неутомимо выстукивал. У него было восторженное лицо. За стеной сидел подтянутый Беляков и аккуратным ровным почерком записывал передачу. Не спуская глаз с трассы перелета, Чкалов вполголоса, точно клятву давал, произнес:

— Все будет в порядке, все!..

Б. ГАЛИН.

Георгий Байдуков

Он — самый молодой в экипаже самолета, пролетевшего без посадки из Москвы на Дальний Восток. Ему всего лишь 29 лет. Но в его летном послужном списке значатся такие перелеты, как Москва — Варшава, Москва — Париж, и будничная кропотливая работа в Научно-исследовательском авиационном институте. Там, день за днем, полет за полетом, изучая сложное искусство пилотажа, испытывая самолеты новейших конструкций, он накапливал выдержку и мужество.

В нем нет ничего внешне показного, подчеркнутого; это хорошо скроенный, молодой, загорелый летчик с веселыми, живыми глазами, работающий спокойно, без шума. «Наш Егор, Егорушка», — так тепло зовут его между собой друзья и товарищи.

...Он родился на глухом и тихом полустанке Тарышта, Омской железной дороги. Полустанок был окружен лесом, сонной, давящей тишиной. Мимо проносились скорые поезда, изредка останавливались товарные... В один прекрасный день восьмилетний паренек, которому приелась сонная жизнь на полустанке, вскочил на подножку платформы и уехал в сторону большого, оживленного города.

В Барабинске он прожил два года в детском интернате; в Канске обучался в ремесленной школе. Но по-настоящему хорошо он почувствовал себя тогда, когда бывший военнопленный чех Владек обучил его кровельному делу.

Подручным кровельщика он работал на Омской железной дороге, передвигаясь от одного депо к другому, знакомясь с людьми, с трудовой жизнью.

Первый самолет, который он увидел пролетающим над тайгой, заставил его задуматься о своей дальнейшей судьбе. Георгий еще не знал, кем же он будет, но твердо решил: «Надо учиться!» И едва только ему исполнилось 18 лет, Георгий уехал в Ленинград и добровольцем поступил в летную военно-теоретическую школу. Шесть месяцев спустя учлет Байдуков совершил свой первый полет.

Это было летом 1925 года. Самолет был старенький — «аврошка», как его называют пилоты. И этот первый полет решил дальнейшую судьбу юноши. «Я твердо решил стать летчиком, — рассказывает Байдуков. — Это было то, к чему я раньше смутно тянулся. Теперь я уже знал, кем я буду. В Севастопольской летной школе я совершил свой первый самостоятельный вылет. А дальше пошли обыкновенные летные будни. Вот и все».

Да, дальше перед ним открылась настоящая летная жизнь. Он служил в частях Московского округа, затем работал в научно-исследовательском институте, испытывая новые самолеты. Летал на машинах 16 систем, тщательно изучал и испытывал машины различных конструкций.

На испытаниях новых самолетов он закалял себя, учился лучше и глубже познавать машины, высокое искусство пилотажа. Нередко в воздухе разыгрывались необыкновенные истории, частые в таком сложном деле. Однажды при испытании машины на километраж у самолета внезапно лопнул киль. Здесь надо было проявить мужество, находчивость, хладнокровие. И спокойно, не разворачиваясь и не давая нагрузки самолету, Байдуков осторожно и благополучно совершил посадку.

В 1934 году он участвовал в перелетах Москва—Варшава, затем Москва—Париж. В один из августовских дней над Парижем появилось звено мощных советских самолетов. Флагманский 4-моторный воздушный корабль вел Георгий Байдуков. Полет был совершен в тяжелых метеорологических условиях: дожди и туманы преграждали путь советским самолетам, заставляя лететь на высоте 100—150 метров.

11 августа на аэродром Ле-Бурже, где стояли советские машины, прибыл французский министр авиации Денен. Он сел в машину Байдукова, который сделал несколько больших кругов над Парижем, над Эйфелевой башней. Денен лично пожелал испытать качество советского самолета. «Великолепная машина», — отозвался министр о советском воздушном корабле и сказал, что СССР может гордиться такими искусными летчиками, как Байдуков. На другой день летчику Байдукову преподнесли золотые часы с именной надписью от министра авиации Франции.

Французским летчикам Байдуков продемонстрировал высокие летные качества машин и свое личное мастерство. На тяжелом 4-моторном самолете он легко маневрировал, делал горки с виражем, глубокие виражи, показывал потерю скорости...

Официозная газета «Тан» писала:

«После осмотра советских самолетов французские офицеры имели возможность лично испытать качество этих машин, совершив длительный полет на борту одной из них под управлением пилота Байдукова. Они особенно оценили уверенность его маневров и легкость посадки».

С Валерием Чкаловым Байдуков познакомился давно, еще в 1931 году. Оба они тогда находились в авиационном исследовательском институте, и более опытный Чкалов охотно обучал молодого Байдукова мастерству высшего пилотажа на истребителях. С тех пор между ними завязалась тесная дружба.

Как-то на завод, где Байдуков работал летчиком-испытателем, приехал начальник Главного управления авиационной промышленности тов. М. М. Каганович.

— Ну, как идут испытания? — спросил он пилота.

— Машина отличная, — ответил Байдуков. И, помолчав, спросил в свою очередь: — Михаил Моисеевич, в каком состоянии машина «АНТ-25»?

— А что?

— План один есть: слетать на этой машине подальше...

И Байдуков изложил план, разработанный вместе с Чкаловым.

Прошло несколько недель. На вершине бетонной горки стоял, распластав исполинские крылья, самолет «АНТ-25». Байдуков, улыбающийся и немного похудевший, говорил друзьям перед заключительным тренировочным полетом:

— Итак, летим. Я уверен, что долетим отлично.

Л. ХВАТ.

Александр Беляков

Спросите у Александра Васильевича Белякова:

— Александр Васильевич! В чем, кратко говоря, сущность штурманского дела?

Он пожмет плечами, улыбнется своей вежливой, тонкой улыбкой.

— Штурманское дело, кратко говоря, —это умение найти самый верный, самый удобный, самый кратчайший путь между двумя точками. И все.

И все? Да, все. Вы думаете, это просто? Только-то и всего? Взять линейку, проложить на карте ослепительно прямую линию, эффектно подчеркнуть ее красным карандашом—вот точка «А», вот точка «В»—садись и лети?

Увы, небо не карта. На нем не прочертишь карандашом линии. Даже самой кратчайшей.

Как искать эту кратчайшую линию среди туч, грозно обступивших самолет? Когда впереди, сзади, со всех сторон, как скалы, нагромождены черные, серые, свинцовые, лохматые густые тучи? Когда кажется, что облака виснут на крыльях, прилипают к стеклам, цепляются о шасси? Как искать эту кратчайшую линию ночью в «слепом» полете, в туманном дождливом небе?

В те годы, когда Александр Васильевич Беляков пришел в авиацию (были это годы послевоенной разрухи, самолеты-«гробы», моторы - «примусы») — летчики летали, крепко цепляясь за землю... Они верили только ей. Только она одна реальна, зрима. Приборы были беспомощны. Штурманская наука в авиации юна.

Спросите у Александра Васильевича Белякова, почему из всех мыслимых профессий на земле и в небе он выбрал беспокойную, молодую профессию воздушного штурмана?

Пожимая плечами, он ответит:

— Именно поэтому. Потому, что молодая. Потому, что новая.

Он задумается на минуту. Потом вежливо добавит:

— В авиации меня увлекает математика.

Математика? Вы обескуражены. Свободный полет, стихия, воля, простор, дерзание, удача—и вдруг: математика. Точно ли выразился штурман? Да, совершенно точно. Именно математика. Расчет. Таблицы. Тригонометрия. Астрономия. Математические приборы. Да, это увлекает, волнует штурмана. Стихия? Удача? Он пожимает плечами.

Вот идеальный полет, о каком мечтает каждый дельный штурман: пилот садится в плотно закрытую «слепую» кабину, смотрит в последний раз на землю, «нюхает» ветер, откуда и как он дует, учитывает его силу, затем закрывается в кабине, берет курс, глядит на приборы и летит, летит... Для него не существуют ни земля, ни милая железная дорога, ни дожди, ни тучи. Только приборы, таблицы, часы, расчет. Проходит заранее заданное количество времени, пилот опускается в заранее заданном месте. Это — идеальный полет.

— Вы понимаете теперь,— сдержанно улыбается Беляков,—почему я избрал профессию штурмана?

В детстве Беляков не мечтал ни об авиации, ни о небе. Сын сельского учителя, полуинтеллигента, полукрестьянина, он мечтал только об одном: выбиться в люди, в ученые люди.

Если попытаться найти в строгой, содержательной жизни штурмана Белякова единый курс, то это будет курс: «учиться!» Можно проложить идеальную «прямую»: сельская школа, учение на казенный счет в гимназии, беготня по урокам, ранняя самостоятельность, грошевые заработки и неослабевающая, ярая, жадная жажда—учиться, учиться, учиться. Голод? Все равно учиться. Оскорбления чиновных педагогов? Все равно учиться. Учиться, стиснув зубы. Сжав пальцы до крови. Падая от усталости.



Но старая гимназия давала Белякову не то, что ему было нужно. С детства он любил математику. Это—точная наука. С нею не пропадешь. Она годилась в дело, в работу. Он мечтал: стану инженером, дельным человеком. Буду строить мосты, дороги, машины. А гимназия погружала его в древние и мертвые языки.

О Дарвине он узнал лишь в Лесном институте, куда поступил в девятьсот пятнадцатом году. Здесь, среди революционного студенчества, разлетелись вдрызг идеалистические понятия гимназиста. Все сразу стало на ноги: мир, люди, вещи. Из подпольных прокламаций он узнал неизвестную ему ранее правду. Это тоже была математика. Социальная математика жизни.

И он учился ей—этой математике. С жадностью крестьянского сына набросился он на книги.

— Учись!—говорили, смеясь, студенты. —Учись—человеком будешь, а не выучишься—офицером будешь.

Еще не ясна была профессия, которую изберет Беляков. Лесничий? Может быть. Но это и не было важно сейчас. Важно было одно: учиться. Как можно больше урвать знаний в этих казенных стенах.

Война прервала учебу в институте. Зато началась другая учеба—боевая. «Грамматика боя, язык батарей». Беляков попал в развороченную революцией царскую армию, в солдатские комитеты, в митинги, в гущу больших событий! А затем, в годы гражданской войны, ему посчастливилось сплести свой путь с путем Чапаевской дивизии.

Он был начхимом артиллерийского дивизиона третьей бригады Чапаевской дивизии. Ему приходилось видеть Чапаева в бою, в штабе, среди бойцов. Вместе со своей бригадой Беляков шел на Колчака, на уральских белоказаков. Форсировал Белую. Участвовал в боях. Работал в штабе. Бригада наступала левым берегом Урала: на правом горели селения; это с боем двигались первые две бригады во главе с Чапаевым. Горящие селения на траверсе—единственная связь между бригадами.

Здесь, в дыму войны, Беляков и решил стать военным летчиком. Он глядел, как дрались с противником наши пилоты. Героически дрались, смело летали, но... им нехватало математики.

Беляков поступил на аэронавигационное отделение аэрос'емочной школы. Стал штурманом. Сдал экзамен на летнаба. А недавно в Качинской летной школе овладел и искусством вождения самолета.

Но штурманское дело, всегда было ему и ближе и родней. Спокойный, подтянутый, сдержанно улыбающийся, со строгими голубыми глазами, аккуратным пробором и тщательно выбритыми щеками—это штурман с ног до головы, человек крепкой воли, упрямого рассудка, щепетильно-точного исполнения приказов.

Ему привелось быть флаг-штурманом в перелете наших самолетов по маршруту Москва—Варшава—Париж. Байдуков летел летчиком. Погода выдалась скверная: дожди, туман, противный ветер. Было трудно лететь по курсу. Но Беляков неумолимо диктовал летчикам: «Так лететь!» Он имел строгое предписание: лететь по указанному маршруту, сквозь условленные «ворота» чужих стран. Нарушение маршрута было чревато международными осложнениями. И подтянутый, напружинившийся Беляков вел звено по заданному изъязвленному пути, совершенно точно проходил в узкие ворота маленьких стран—и все это несмотря на дождь, туман и непогоду.

В новом перелете Белякова ждали большие трудности. Он знает их. Места неизвестные, суровые. Погода капризная, дерзкая. Да, лететь трудно. Он это знает. Что же! Тем интереснее лететь.

...Держа руку на рукоятке гиромагнитного компаса, летит над облаками штурман Беляков. Поворачивает рукоятку, и на вращающемся диске задатчика курса в кабине летчика отмечается заданный курс.

— Так держать!

— Есть, так держать! — сигнализирует в ответ весело улыбающийся Чкалов и ведет самолет к победе.

Б. ГОРБАТОВ.

О РЕОРГАНИЗАЦИИ РУКОВОДСТВА ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКИМ ДЕЛОМ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА И СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

В целях ускорения практического внедрения на предприятиях ценных изобретений и технических усовершенствований, а также обеспечения должной ответственности народных комиссариатов за состояние изобретательского дела, Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Установить, что планы внедрения важнейших изобретений, разрабатываемые народными комиссариатами Союза ССР, утверждаются Советом Народных Комиссаров Союза ССР, а Комитет по Изобретательству при Совете Труда и Обороны упразднить.

2. Возложить на народные комиссариаты ответственность за состояние учета, разработки и внедрения изобретений и технических усовершенствований в подведомственных им отраслях народного хозяйства.

3. Возложить на народные комиссариаты Союза ССР выдачу авторских свидетельств и патентов на изобретения, а также публикацию о поступивших заявках и о выданных данным наркоматом авторских свидетельствах и патентах на изобретения.

4. Возложить на Государственную Плановую Комиссию при СНК Союза ССР последующую регистрацию всех выданных народными комиссариатами авторских свидетельств и патентов.

5. Библиотеку и архив Бюро Новизны, а также издательство Комитета по Изобретательству передать Государственной Плановой Комиссии при СНК Союза ССР, предложив ей, по согласованию с наркоматами, установить для них порядок пользования библиотекой и архивом.

6. Предложить Комиссии Советского Контроля при СНК Союза ССР усилить контроль за реализацией изобретений наркоматами.

7. Поручить Совету Народных Комиссаров Союза ССР, на основе настоящего постановления, пересмотреть действующее Положение об изобретениях и технических усовершенствованиях.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
М. КАЛИНИН.
Зам. Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР
В. ЧУБАРЬ.
И. о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
И. УНШЛИХТ.

Москва, Кремль. 22 июля 1936 г.

БРАКОДЕЛОВ — К СТРОГОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

ПРИКАЗ ПО НАРОДНОМУ КОМИССАРИАТУ МЕСТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РСФСР

Об изготовлении Касимовским заводом треста «Металлоширпотреб» недоброкачественных утюгов

Произведенной по моему распоряжению проверкой фактов, изложенных в фельетоне «Правды» от 19 июля с. г. под названием «Утюг с загвоздкой», установлено, что все факты, изложенные в газете, полностью подтвердились.

Указанные факты свидетельствуют о том, что руководящие работники треста «Металлоширпотреб» и Касимовского завода до сего времени не поняли, что борьба с браком продукции является важнейшей задачей, поставленной партией и правительством, и что изжитие брака есть дело чести каждого работника местной промышленности.

Исходя из этого, приказываю:

Директору Касимовского завода тов. Странцеву об'явить строгий выговор за плохую организацию работы и отсутствие контроля за отгрузкой готовых изделий и предложить ему предать суду виновных в отправке Мосторгу недоброкачественных утюгов.

Управляющему трестом «Металлоширпотреб» тов. Кржеминскому — за отсутствие должного руководства подчиненным ему предприятием и формально-бюрократическое отношение к делу — об'явить выговор.

Начальнику МОУМП тов. Колдобскому и начальнику управления «Металлоширпотреба» НКМП тов. Козлову — принять меры к укреплению Касимовского завода, послав на него специалистов для оказания помощи в освоении новых видов продукции и в организации производства.

Тресту «Металлоширпотреб» немедленно отгрузить Мосторгу доброкачественные утюги взамен возвращенных Касимовскому заводу бракованных.

Росметизсбыту — тов. Иванову лично проследить за отгрузкой.

Начальнику управления «Металлоширпотреба» тов. Козлову и управляющему Росметизсбытом тов. Иванову — проследить, имеются ли в незавершенном производстве или на складах готовой продукции утюги старого образца («шведские»), и запретить отгрузку в торговую сеть этих утюгов без решетки или же рифов, с плохими поддувальными отверстиями и с плохой отделкой.

Народный комиссар местной промышленности РСФСР
К. УХАНОВ.

20 июля 1936 г.
Москва.

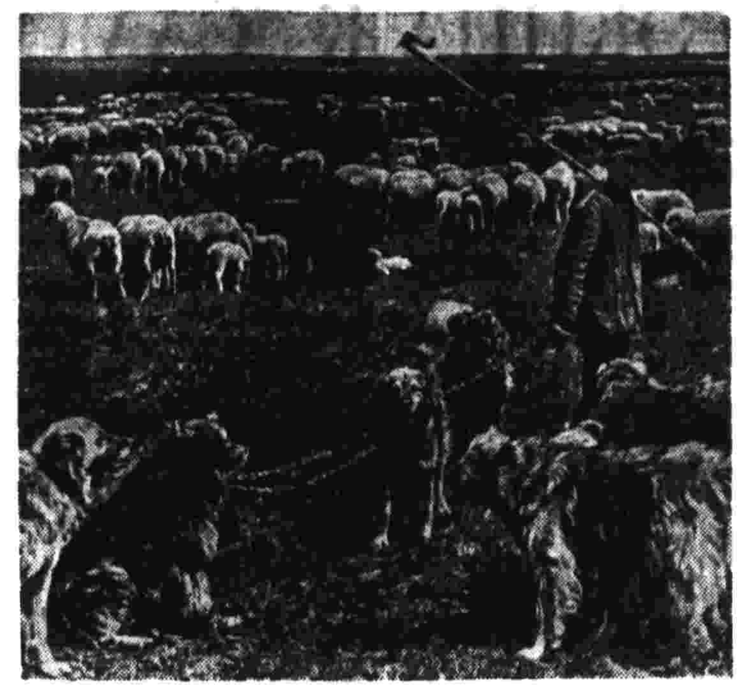
БИСКВИТЫ НОВЫХ СОРТОВ

Фабрики Главного управления кондитерской промышленности — им. Самойловой (Ленинград), «Большевик» (Москва) и «Октябрь» (Харьков) — выпускают бисквиты пяти новых сортов: «Смесь 1», «Смесь 2», «Смесь 3», «Новость» и «Комбайнер». Этих бисквитов уже выработано 947 тонн. В течение третьего квартала их будет выпущено 7.500 тонн. Начато производство бисквитов с применением натуральных фруктово-ягодных полуфабрикатов и эссенций (вишневой, клубничной, апельсиновой, миндальной). Фабрика «Октябрь» будет выпускать, кроме того, бисквиты с маком, шоколадом и др. (ТАСС).

ЗЕМЛЕСОСЫ ДЛЯ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА

ГОРЬКИЙ, 22 июля. (ТАСС). Комиссия Наркомвода закончила приемку первых двух землесосов, построенных на заводе «Красное Сормово» для канала Москва—Волга. Сегодня землесосы отправлены на канал. При испытании землесосы показали хорошее качество монтажа. Производительность землесосов *при испытании превысила* проектную мощность (250 кубометров в час).

Землесосы целиком сварные и полностью электрифицированы. В частности 7 лебедок управляются из одного центра. На землесосах установлены радиостанции, хорошо оборудованы помещения для обслуживающего персонала.



Отара овец подсобного хозяйства орденоносного конного завода им. маршала Советского Союза тов. Буденного (Сальский район, Азово-Черноморского края). На первом плане — чабан тов. **Шевченко** со сторожевыми собаками.

Фото В. Чемко.

ОТ КОМИССИИ по приемке литературного наследства и переписки А. М. Горького

Комиссия закончила предварительное ознакомление с литературным наследством А. М. Горького. Это наследство представляет собой исключительную ценность.

В архиве Горького осталось несколько неопубликованных рукописей. Наибольшую ценность имеет рукопись 4-й книги «Клим Самгин», над которой Алексей Максимович работал до последних своих дней. Рукопись 4-й книги доведена до Февральской революции включительно. Алексею Максимовичу не удалось закончить книгу. К последней части рукописи приложены *отдельные заметки и наброски, посвященные* приезду Ленина в Петроград. Часть рукописи была подготовлена А. М. Горьким к печати и имеет надпись Алексея Максимовича: «последняя редакция». Всего в рукописи около 700 страниц, написанных и исправленных рукой А. М. Горького. Комиссия подготовляет рукопись 4-й книги «Клим Самгин» к печати.

Центральное место переписки А. М. Горького занимают письма к литераторам и отзывы на их произведения. Письма содержат конкретные указания и советы литераторам.

Большой интерес представляет переписка с руководителями партии большевиков и членами советского правительства: помимо уже опубликованной переписки с В. И. Лениным, в архиве имеется переписка А. М. Горького с товарищами Сталиным, Молотовым, Ворошиловым, Кагановичем, Орджоникидзе, Постышевым, посвященная главным образом вопросам литературы и культурного строительства СССР. Имеется переписка дореволюционного периода, характеризующая участие Алексея Максимовича Горького в революционном движении и дающая ценный материал к истории большевистской партии.

Следующая группа переписки — письма к Алексею Максимовичу. Всего их несколько десятков тысяч: письма рабочих и колхозников, письма красноармейцев, пионеров, школьников, учителей. Наибольший интерес в этой группе представляют письма начинающих писателей.

От редакций журналов, которыми руководил А. М. Горький, поступило большое количество рукописей с его правкой. В одном журнале «Колхозник» за 600 дней его существования Алексей Максимович проредактировал больше 300 рукописей. Много рукописей сохранилось в «Наших достижениях», в альманахе «Год XVI», в «Истории фабрик и заводов» и «Истории гражданской войны».

Комиссия в настоящее время производит опись всего этого материала.

(ТАСС).

Товарищи Хрущев и Филатов в Волоколамском и Новопетровском районах

21 июля секретарь МК ВКП(б) тов. Хрущев *и председатель облисполкома тов.* Филатов проверили качество уборочных работ в Волоколамском и Новопетровском районах Московской области. Они побывали на колхозных и совхозных полях, посетили участки стахановцев-льноводов, подробно знакомились с работой уборочных машин — льнотеребилок, тракторной сноповязалки, широкозахватного и северного комбайнов.

В Волоколамском районе уборка в разгаре. Косовица озимых заканчивается, теребление льна идет полным ходом. Во всех колхозах, которые посетили тт. Хрущев и Филатов, видна большая организованность. Колхозники и колхозницы района хорошо поработали, чтобы обеспечить высокий урожай льна, и сейчас энергично его убирают.

Новопетровский район запаздывает с уборкой урожая. Здесь затянули сенокос, *еще не косят рожь, не развернули по-настоящему* теребление льна, плохо используют льнотеребилки. Руководители Новопетровского района, отстававшего с уборкой в прошлые годы, и в этом году пока не проявили необходимой оперативности в борьбе за высокий урожай.

В беседе с колхозниками и районными руководителями Новопетровского района тов. Хрущев подчеркнул основные недостатки работы, в частности слабость трудовой и государственной дисциплины в отдельных колхозах района.

В заключение оживленной беседы тов. Хрущев призвал новопетровских большевиков, комсомольцев, колхозников энергично развернуть уборочные работы и покончить навсегда с отставанием Новопетровского района.

ВСЕНАРОДНОЕ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА КОНСТИТУЦИИ СОЮЗА ССР

МОЕ ВОЗРАЖЕНИЕ

В «Правде» от 16 июля тов. В. Раппопорт предлагает допускать в ряды Красной Армии граждан, ранее принадлежавших к нетрудовым классам, только по решению Советов депутатов трудящихся в каждом отдельном случае.

По-моему, совершенно не следует вносить этой оговорки, и вот почему: во-первых, ежегодный призывной контингент из граждан, ранее принадлежавших к нетрудовым классам, составляют не сами бывшие кулаки, торговцы, полицейские и пр., а их дети, молодежь, которая выросла при советской власти, училась и воспитывалась в советской школе и по существу не имеет ничего общего с прошлым своих родителей. Во-вторых, как сказал товарищ Сталин на совещании передовых комбайнеров и комбайнерок СССР, сын за отца не отвечает. В статье 133-й проекта Конституции правильно сказано: «Защита отечества есть священный долг каждого гражданина СССР».

Со своей стороны предлагаю в статье 132-й заменить слово «повинность» другим словом, так как служба в Красной Армии есть не повинность, а обязанность всех граждан СССР, притом — почетная.

Старший политрук В. ПИКИН.

Лагерь им. Фрунзе,
Ленинградский военный округ.

Братское содружество наций

Проект Конституции — отражение торжества ленинско-сталинской национальной политики, которая последовательно проводится в Советском Союзе.

Еще в 1920 году я с волнением прочитал о том, что решено образовать Чувашскую автономную область. Да и как было не волноваться? Мой родной чувашский народ, прежде забитый и угнетенный, вышел на широкую дорогу свободного развития в семье других народов советской страны. А в 1925 году Чувашская автономная область уже была преобразована в автономную республику. С тех пор Чувашская АССР вместе со всей страной добилась огромных успехов в строительстве социализма.

Проект сталинской Конституции открывает самые блестящие перспективы для дальнейшего развития всех народов братского Советского Союза.

В статье 19-й проекта Конституции говорится:

«Законы СССР имеют одинаковую силу на территории всех союзных республик».

К этой статье необходимо сделать следующее добавление: «Законы издаются одновременно *на общегосударственных языках»*. А государственный язык для каждой союзной республики необходимо предусмотреть в соответствующих статьях.

Г. К. АЛДАРОВ.

Воронеж.

ПРОТИВ КООПТАЦИИ КАК СИСТЕМЫ

В статье 95-й проекта Конституции говорится, что Советы депутатов трудящихся, от краевых до сельских, избираются сроком на 2 года.

Этот пункт, по-моему, надо уточнить. *Дело в том, что сроки выборов указаны* и в существующей Конституции. Но на практике они часто нарушались, «кооптация» во многих местах вошла в систему.

Приведу в пример Бондарский район, Воронежской области, руководители которого слабо поняли принцип советской демократии. В 21 сельсовете района только 4 председателя сельсовета работают с момента последних выборов. А в таких сельсоветах, как Казыванский, Прибытский и Максимовский, за это время сменились по 3—4 председателя. Не лучше и в самом составе райисполкома. Из 9 членов президиума 6 кооптированы через пленум райисполкома.

По районным организациям равняются и сами сельсоветы. Председатель Березовского сельсовета Сурков сменил за последнее время 90 процентов общего состава депутатов. А Куравшинский сельсовет *додумался до того, что сменил 100 проц.* депутатов. Практика кооптации привилась и в колхозах района. В колхозе «Красный Октябрь», например, за последнее время сменилось 6 председателей.

Эта вредная практика должна быть осуждена будущей Конституцией.

В. ПАРШИНОВ.

С. Бондари, Воронежской обл.

Дополнения и поправки к проекту Конституции

(Из писем, поступивших в редакцию)

В статью 6-ю, перечисляющую об'екты, которые являются государственной собственностью, следует добавить «культурно-просветительные и лечебно-санитарные учреждения».

И. Бычков.

Москва.

Поддерживаю дополнение тт. Гладышева и Елисеева («Правда» от 2 и 12 июля) об обязанности взрослых работоспособных граждан помогать престарелым, нетрудоспособным родителям.

Шаренов.

Лосиноостровское, Ярославской ж. д.

Считаю необходимым дать главе IX проекта Конституции такое название: «Суд, прокуратура и милиция». Соответственно с этим следует разработать статью об органах милиции, ее работе и функциях, а также о сроках и порядке назначения ответственных работников милиции.

Г. Сипун.

Пос. Завадское, Донбасс.

Предлагаю следующую редакцию 127-й статьи: «Гражданам СССР обеспечивается неприкосновенность личности. Никто не может быть подвергнут аресту иначе как по постановлению суда или с санкции прокурора, за исключением граждан, совершивших или пытавшихся совершить насилие над личностью».

С. Сапунов,
В. Корчагин.

Нерчинск.

Группа красноармейцев в количестве 80 человек предлагает так сформулировать 132-ю статью: *«Всеобщая воинская повинность* является законом. Воинская служба в Рабоче-Крестьянской Красной Армии представляет почетную обязанность граждан СССР. Лица, призванные нести службу в кадрах Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а равно и их семьи пользуются льготами, согласно постановлениям правительства СССР».

По поручению собрания
Орлов.

По нашему мнению, статья 120-я должна отметить, что граждане, достигшие 50-летнего возраста и имеющие 35 лет непрерывного трудового стажа, получают право на материальное обеспечение в старости независимо от состояния их здоровья.

И. Пирогов, А. Мишин.

Ст. Знаменка,
Сталинской ж. д.

В статье 142-й нужно указать, что каждый депутат обязан отчитываться перед избирателями в своей работе и в работе Совета депутатов трудящихся не реже одного раза в два месяца.

Я. Горвейн.

Москва.

Д. ЗАСЛАВСКИЙ

Победа отважных

Нужны слова особой, исключительной теплоты, какие рождаются в эти минуты только у великих художников или только у совсем простых людей, не искушенных в словесном ремесле, — чтобы передать владеющие всеми нами, всей советской страной чувства гордости, восхищения, любви. Дорогие, близкие, родные Чкалов, Беляков, Байдуков — наши, наши, советские. Их успех — международный, слава их мировая, но прежде всего они наши, и красавец «АНТ-25» — наш, и страна, над которой они пролетели, не останавливаясь, не присаживаясь, свыше девяти тысяч километров, и все в одних границах — наша...

«Широка страна моя родная!».

Яркое пламя патриотизма горит сегодня в сердцах миллионов, и с особой выразительностью чувствует каждый счастье быть сыном великой советской родины, где только и возможны такие замечательные перелеты, такие замечательные люди.

В этой нашей любви к своим, к советским героям, в законной гордости их мужеством, силой, красотой нет никакой исключительности, никакого национального бахвальства. Мы знаем, что люди замечательного мужества, выдающейся отваги *есть и в других странах.* За международными рекордами, поставленными летчиками буржуазного мира, кроются подвиги волнующей силы, и нигде не может быть с такой полнотой и с таким бескорыстием оценено мужество героев этих рекордов, как именно в нашей стране. Это уж несомненно, потому что только в нашей стране миллионы воспитываются социализмом в величайшем уважении к людям, которые не щадят своей жизни для успехов науки, техники, культуры.

Сравнивая цифры рекордов, надписывая новую, советскую цифру над старой, буржуазной, мы не сравниваем мужество, бесстрашие, решительность наших и «ихних», *иностранных летчиков.* Тут недействительны законы арифметики, нельзя «вычесть» одно мужество из другого и в цифре выразить разницу между нашим и «ихним» героем. Но разница есть, она реальна, она входит весомой величиной в нашу советскую гордость, в наш патриотизм. Мы с глубоким уважением произносим имена братьев Райт, Линдберга, Поста. *Мы преклоняемся перед их мужеством,* бесстрашием, героизмом. Но такие люди, как Чкалов, Байдуков, Беляков, как Коккинаки, Молоков, Леваневский и другие, — имена их всем известны, — могут быть только в советской стране, и в этом сила пролетарской революции, в этом громадная моральная мощь и красота социалистического строительства.

• • •

Братья Орвиль и Вильбур Райт завоевывали первые метры воздушного пространства, и это требовало 30 лет назад не меньшего бесстрашия, чем нынешние тысячи километров. Братья Райт — замечательные люди, их биография занимает свое заслуженное место в советской серии «Жизнь замечательных людей», и ее должен знать не только каждый советский летчик, но и каждый советский школьник. Братьями Райт *гордится Америка,* и *принадлежат* они всему человечеству, как учителя летчиков всех стран и народов.

Есть в биографии братьев Райт любопытная черта. Они сотни раз рисковали своей жизнью, пока не добились успеха. Но успех пришел к ним не тогда, когда они впервые продержались в воздухе больше часа, а позже, когда за свое изобретение они получили миллион. Как только получили, перестали рисковать и даже перестали летать. Они сейчас же сошли с аэродрома в буквальном смысле этого слова. Они были еще совсем молоды и полны сил. Но их биография на этом и заканчивается. Больше ничего о них нельзя рассказать.

Вильбур Райт еще некоторое время после признания их победы продолжал бороться, но только на земле и только в судах. Он с чрезвычайной страстью отстаивал миллион от конкурентов и соперников. В судейских волнениях он в конец измотал свое сердце летчика, и полным безмятежным покоем мог наслаждаться только Орвиль Райт. Страна воздала ему официальные почести и забыла о нем, но он и не напоминал о себе. Он доживал свои дни как рантье своей героической славы. Он стриг купоны с миллиона и с вошедшего в учебники героизма.

Богатство было стимулом бесстрашия и научной пытливости. Из-за миллиона стоило рисковать жизнью в капиталистическом обществе, но рисковать миллионом не согласился бы самый бесстрашный летчик.

Чарльз Линдберг — это один из самых мужественных людей на земном шаре. Его подвиг внесен в героические летописи авиации. Он стал кумиром миллионов в своей стране и владельцем миллиона долларов. Родина гордилась им, но миллион и слава стали проклятьем для него. Он бежал из Америки, унося с собой горечь буржуазного признания. Холодное одиночество обступило его среди назойливых криков *бульварной печати. Правительство хотело,* но не могло охранить его ребенка от бандитов. Линдберг больше не летает. Он сидит в глухом углу, пряча от бандитов свой миллион и своего ребенка.

Линдберг был популярен в США, как бывали популярны мужественные гладиаторы в античном Риме. Невольник капитала, он доставил стране замечательное зрелище. Но что ему еще делать в Америке? Он купил подвигом личную независимость и потерял стимул к новым подвигам. Он боится толпы и известности. Нельзя судить человека, в жизни которого произошла такая драма, и нет основания преуменьшать его подвиг. Но надо выразить ему сочувствие. Отважный Линдберг — это один из наиболее несчастных людей в мире. Он потерял сына и родину. У него нет друзей. Он хочет только одного: чтобы его оставили в покое.

Одиночество окружало погибшего в прошлом году летчика Поста. Одиночество было и причиной его гибели. Это был замечательный человек, бесстрашный по натуре своей, энтузиаст воздуха, благородный искатель приключений. Неизвестно, удовлетворил ли бы его миллион, — он был беден, всегда нуждался в деньгах и скоморошеством на эстраде сколачивал средства для полетов.

Он летал как гениальный кустарь-одиночка. *Его страна не отказывалась* записывать на счет господствующего класса успехи и славу Поста, но не находила средств для финансирования и организации его предприятий. Пост летал по своему личному усмотрению. Это был вынужденный индивидуализм отважного летчика, который не хочет признать себя побежденным, когда он только один воин в поле. В последнем полете Поста было все, кроме расчета. Правительство и буржуазия США оценили Поста после его смерти. Были произнесены соответствующие речи. Печать немного пошумела. Никогда при жизни своей Пост не удостаивался и сотой части той славы, которой американская буржуазия щедро оделяет знаменитых боксеров. Впрочем, на американский буржуазный взгляд Пост и был разновидностью спортсмена, современным гладиатором, совершающим подвиги для удовольствия и развлечения хозяев жизни.

• • •

Мы назвали всемирно известных, прославленных героев международной авиации, авторов исторических рекордов. Их личное мужество, бесстрашие, их благородная пытливость — вне спора. Но их судьба трагична. Она вызывает у советского гражданина соболезнование вместе с восхищением. Нам жаль несчастного Поста, который был так одинок в своей стране. Нам жаль Линдберга, вынужденного бежать из Америки. Нам даже немножко жаль знаменитых братьев Райт, которые так бездарно завершили столь талантливую жизнь.

А за этими прославленными людьми есть многие тысячи превосходных, отважных, исполненных мужества людей, рядовых летчиков, которые совершают подвиги, ставят новые замечательные рекорды, завоевывают воздух, — все для того, исключительно для того, чтобы завоевать для себя несколько тысяч долларов, фунтов стерлингов, франков и затем уйти на покой. Таково положение этих людей в буржуазном обществе. Они не виновны в этом. Они отважны и мужественны, как бывали мужественны римские гладиаторы, которые храбростью покупали личную свободу.

По героями эти гладиаторы были только в тот краткий исторический момент, когда они, как львы, дрались за общую свою свободу, дрались против рабства.

Мы сравниваем рекорды в цифрах наших и «ихних» летчиков. Мы не сравниваем их мужество. Советский летчик не сравним с иностранным. Буржуазному миру непонятен Чкалов, как советскому миру чужд Линдберг. Замечательный перелет, совершенный тремя советскими героями, может иметь место только в советской стране.

Нет прежде всего противопоставления личного и общественного. Не только «для себя» летали, рискуя жизнью, Чкалов, Байдуков, Беляков, и просто невозможен, смешон неизбежный в буржуазных условиях вопрос; а сколько они на полете заработали? Как раз тот стимул, который рождает в буржуазном обществе подвиги, полностью отсутствует в советской стране. И невозможно поэтому у нас такое положение, чтобы герой, только-что рисковавший жизнью, отошел равнодушно в сторону и, хлопнув себя по карману, сказал: довольно, с меня хватит!

Наши герои летают для себя и для своей страны — одно не отделимо от другого. В этом личное удовлетворение героя, в этом гордость страны. Поэтому наши летчики отдают себя стране полностью. Поэтому страна платит летчикам такой горячей любовью. Это возможно только в социалистическом обществе, только там, где семья летчиков чувствует на себе любящий взгляд вождей народа.

Советский летчик не одинок. Глубокая драма Поста невозможна у нас. Чкалов знал, что его полет нужен, что это не его личное предприятие и за ним внимательно следят готовые каждую минуту притти ему *на помощь тысячи людей,* следит правительство, следит товарищ Сталин. В каких единицах выразить мощь этого любовного внимания!

Победа трех отважных летчиков — победа всей страны. Проверена техника, проверена служба арктических станций, проверена готовность летчиков к выполнению самых сложных и ответственных заданий, *проверена вся страна на готовность* к живому, действенному единодушию. Богат в советском воздухе запас революционного кислорода. Хорошо дышится в советском воздухе герою-летчику. И под ногами у него прочная советская земля. Замечательная уверенность, спокойная жизнерадостность, боевая зарядка пронизывают всю организацию перелета и самый перелет. При огромном риске в нем нет ни малейшего азарта. При самой широкой инициативе нет импровизации. Смелость исключает в нем авантюру. Серьезность не мешает шутке. Привлечено внимание всей общественности — и нет места для сенсации и рекламы.

Все это новые и уже очень ясно обозначившиеся ростки социалистической культуры, какой не знает и не может знать весь прочий мир. С первого взгляда может показаться, что нет ничего общего между перелетом трех отважных летчиков вдоль границ Советского Союза и проектом новой советской Конституции. Но в действительности есть между ними глубокая связь, и безнадежно слепы те буржуазные юристы, которые подходят к статьям Конституции как к сухим параграфам, не видя за ними живых людей. Чкалов, Байдуков, Беляков — советские граждане. Они летчики, они и избиратели, они и возможные избранники, они — хозяева. Их воспитала та же партия, которая создала советскую страну.

Военно-фашистский мятеж в Испании

Гренада, Толедо, Хихон взяты правительственными войсками.—Ожесточенные бои за обладание Севильей.—Мятежники подверглись воздушной бомбардировке в Сарагоссе.

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 22 июля. Поступающие из Испании сообщения говорят о продолжающихся ожесточенных боях в разных районах страны. Правительство попрежнему прочно держит в руках Мадрид и Барселону. Мятежники сложили оружие на Балеарских островах, в Гренаде, Толедо, Хихоне, Альмерии. В некоторых пунктах в боях участвует авиация.

Захваченные фашистами радиостанции распространяют ложные сведения о положении в стране. Вследствие этого трудно установить, в чьих руках находятся некоторые города. До сих пор не ясна, например, судьба Севильи. Вчера сообщалось, что Севилья занята правительственными силами; между тем, согласно сегодняшним сообщениям, мятежники еще продолжают держаться в центре города, в то время как правительственные части и отряды народного фронта захватили предместья.



Согласно официальным правительственным сообщениям, известно, что в руках мятежников все еще находятся Сарагосса, Вальядолид, Эйбар, Алжесирас, Кадикс. Во всех этих пунктах не прекращаются сражения. Из разных мест сообщают о сотнях убитых и тысячах раненых. Правительственные самолеты бомбардировали захваченные мятежниками здания в Сарагоссе и в Толедо.

На севере Испании действует колонна мятежников во главе с генералом Мола. Выйдя из Памплоны, эта колонна произвела налет на Сан-Себастьян.

Из Мадрида выступили на север отряды рабочей милиции, насчитывающие десятки тысяч человек. Рабочая милиция охраняет все подступы к Мадриду.

О колонне фашистских мятежников, двигавшейся на Мадрид с юга, сегодня нет сообщений.

Согласно сведениям лондонской «Таймс», на юге Испании район Малага—Мербелья—Эстепона охраняется рабочей милицией.

Правительственные военные корабли производят операции у побережья захваченного мятежниками Испанского Марокко. Правительственная эскадра обстреляла Сеуту; мятежники отвечали огнем береговых батарей. Самолеты мятежников пытались бомбардировать правительственные суда; при этом они сбросили бомбы на два английских парохода, приняв их за вспомогательные военные суда, однако, бомбы не попали в цель.

Операции правительственных кораблей затрудняются недостатком топлива. Английские власти в Гибралтаре отказались предоставить им нефть и уголь.

Н. Майорский.

* * *

ПАРИЖ, 22 июля. (ТАСС). Корреспондент агентства Гавас описывает сцену организации рабочей милиции в Мадриде.

По первому призыву своих организаций рабочие и служащие Мадрида устремились на улицу Пиамонте, где находится Народный дом. Некоторые из них уже были вооружены револьверами и ружьями. Перед Народным домом стояли грузовики военного интендантства. Милиционеры приступили к выгрузке из грузовиков винтовок и боеприпасов. Каждому, у кого еще не было оружия, выдавались тут же на месте винтовка, патронташ и сотня патронов.

По сообщению агентства Радио, Мадрид окружен сплошным кордоном рабочих пикетов. Во многих местах женщины несут охранную службу наряду с мужчинами.

Министерство внутренних дел мобилизовало весь врачебный персонал Мадрида. Министр финансов продлил мораторий для банковских операций на 48 часов.

Из Барселоны сообщают, что каталонское правительство обратилось по радио к крестьянам с призывом вооружаться и присоединяться к правительственным войскам.

ПАРИЖ, 22 июля. (ТАСС). Агентство Гавас сообщает из Мадрида: «В 13 час. по мадридскому времени правительство сообщило по радио, что Толедо в руках правительственных войск, взявших в плен много мятежников. Город Гвадалахара (около 45 км к северо-востоку от Мадрида) также взят правительственными войсками; много мятежников взято в плен. Правительственные войска обратили в бегство мятежников близ Пуэрто де Сомосьерра (пункт в горах, около 70 км к северу от Мадрида)».

ТУРЕЦКАЯ ПЕЧАТЬ ОБ ИТОГАХ КОНФЕРЕНЦИИ В МОНТРЕ

СТАМБУЛ, 21 июля. (ТАСС). Вся турецкая печать в приподнятых тонах подводит итоги конференции в Монтре. Газеты заполнены историческими обзорами о проливах, воспоминаниями, иллюстрациями. Большое внимание газеты уделяют процедуре ремилитаризации проливов и происходящим по всей стране патриотическим празднествам и манифестациям.

Стамбульские газеты особо отмечают политическую значимость нового режима проливов для престижа и безопасности Турции. Газеты заявляют, что успех Турции в пересмотре лозаннской конвенции открывает в будущем блестящие перспективы для турецкой дипломатии. Газеты выражают одновременно признательность по адресу всех участников конференции по проливам за достигнутые на этой конференции результаты.

Стамбульские газеты в связи с конференцией в Монтре подчеркивают, что глава турецкой делегации Теффик Рюштю Арас заслужил все права на уважение и признательность турецкого народа. Как указывает «Джумхуриет», эту признательность он заслужил «за умелое изложение взглядов турецкого правительства в столь важном для Турции вопросе».

—o—

ДОКЛАД ДЕЛЬБОСА О ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ ФРАНЦИИ

ПАРИЖ, 21 июля. (ТАСС). Сегодня под председательством президента республики Лебрена состоялось заседание совета министров.

Министр иностранных дел Дельбос доложил правительству о международном положении. Он затронул вопрос о положении в Данциге, остановился на результатах конференции в Монтре, на задачах предстоящей конференции представителей Франции, Англии и Бельгии и, наконец, коснулся положения в Испании.

Правительство единогласно постановило приветствовать и благодарить Поль Бонкура за его деятельность в Монтре.

—o—

КОНФЕРЕНЦИЯ ТРЕХ ДЕРЖАВ В ЛОНДОНЕ

ЛОНДОН, 21 июля. (ТАСС). По сообщению агентства Рейтер, итальянский и германский поверенные в делах посетили английское министерство иностранных дел и были информированы о решении трех держав (Англия, Франция, Бельгия) созвать конференцию 23 июля. В Лондоне предполагают, что конференция держав закончится 24 июля.

ЛОНДОН, 22 июля. (ТАСС). По сообщению агентства Рейтер, Англия будет представлена на конференции трех держав делегацией в составе Болдуина, Идена и Галифакса. Работы конференции будут происходить в помещении английского министерства иностранных дел. Первое заседание состоится завтра утром.

—o—

ЗАПРОС О ГЕРМАНСКИХ ВООРУЖЕНИЯХ В ПАЛАТЕ ОБЩИН

ЛОНДОН, 21 июля. (ТАСС). По сообщению агентства Рейтер, консерватор Черчилль задал в палате общин вопрос министру финансов, известно ли ему, что расходы Германии, прямо или косвенно связанные с военными приготовлениями, возможно, составили 800 миллионов фунтов стерлингов (свыше 20 миллиардов рублей) в 1935 году и что расходы в таких же размерах будут произведены и в текущем году.

Министр финансов Невиль Чемберлен ответил, что правительство не имеет официальных цифр, но, по некоторым сведениям, которыми оно располагает, нет оснований полагать, что упомянутая цифра является «чрезмерной».

Маневры противовоздушной обороны в Японии

ТОКИО, 21 июля. (ТАСС). Первый день больших маневров противовоздушной обороны в Токио—20 июля—был посвящен преимущественно упражнениям по погружению города в темноту, а также по отражению условных налетов «вражеских» бомбардировщиков, с которых «сброшены» были бомбы, якобы вызвавшие пожары в нескольких частях города.

По сообщению газет, жертвами уличного движения в погруженном в темноту городе стали три члена ассоциации воздушной обороны. Один из них убит, двое ранены. Газеты также указывают, что сегодня днем бомбардировщики 7-го авиационного полка в Хамамацу вылетят из своей базы и проведут условную воздушную атаку Токио. Характерно отметить, что все указания штаба воздушной обороны предусматривают, что воздушный налет на Токио будет сопровождаться уличным боем, то-есть подразумевается высадка воздушного десанта.

Также характерно, что штаб воздушной обороны излагает сегодня тему маневров, согласно сообщению Домей Цусин, следующим образом:

1. Эскадрилья сверхтяжелых бомбардировщиков двигается в восточном направлении со стороны Советского Дальнего Востока и МНР.

2. Главные силы Тихоокеанского флота «враждебной» страны находятся в пункте 2.500 километров восточнее Токио, двигаясь в западном направлении.

3. Дипломатические отношения «с некоей державой»—накануне разрыва.

ТОКИО, 20 июля. (ТАСС). Агентство Домей Цусин сообщает, что пять разведчиков военно-авиационной школы в Токородзава сегодня утром вылетели в учебный полет на Южный Сахалин через Хоккайдо.

СОВЕЩАНИЕ ЯПОНСКИХ МИНИСТРОВ

ТОКИО, 21 июля. (ТАСС). Агентство Домей Цусин сообщает, что на состоявшемся сегодня совещании трех министров — военного — Терауци, иностранных дел — Арита и морского — Нагано — произошел обмен мнениями о советско-японских отношениях и о положении в Китае. Помимо трех министров, на совещании присутствовали заместитель военного министра Умедзу, заместитель морского министра Касегава, заместитель министра иностранных дел Хориуци и начальник европейского бюро министерства иностранных дел Того.

По словам газеты «Ници-ници», на этом совещании Терауци обратил особое внимание присутствующих на «широкую военную подготовку в Китае, направленную, очевидно, против Японии». Недавнее заключение Китаем ряда соглашений о ввозе вооружений из третьих стран, пишет «Ници-ници», расценивается японскими военными как «китайское намерение бросить дерзкий вызов Японии».

Положение в Южном Китае

ШАНХАЙ, 21 июля. (ТАСС). Корреспондент Домей Цусин сообщает из Кантона: «Сегодня Кантон изменил свой вид. Полиция всю ночь работала по устранению антияпонских плакатов и лозунгов, заменяя их плакатами и лозунгами, приветствующими генерала Ю Хань-моу и вступление его войск в Кантон».

Нанкинское правительство назначило целый ряд своих чиновников на видные посты в провинции Гуандун, стремясь овладеть всем финансовым, налоговым и административным аппаратом провинции. Китайская печать сообщает, что Чен Цзи-тан выплатил гуансийским генералам 6 миллионов китайских долларов за помощь против войск нанкинского правительства.

ШАНХАЙ, 21 июля. (ТАСС). Кантонский корреспондент японской газеты «Шанхай майници» пишет, что опасность военных столкновений между нанкинскими и юго-западными войсками в провинции Гуандун еще не миновала, поскольку в Кантоне находятся 10 тысяч гуансийских солдат. Корреспондент указывает, что три дивизии под командой Чен Вень-чжоу (брат Чен Цзи-тана) выступают против возвращения Ю Хань-моу в Кантон.

ТОКИО, 21 июля. (ТАСС). Газета «Хоци» в передовой пишет, что капитуляция Чен Цзи-тана, предполагающая неизбежное падение юго-западной группы в целом, является событием, открывающим новую страницу во внутреннем развитии Китая. Это событие, очевидно, окажет большое влияние на отношения Китая с иностранными державами, в первую очередь с Японией. Падение Чен Цзи-тана, продолжает «Хоци», укрепит позицию Чан Кай-ши по отношению к Северному Китаю, где может создаться «еще более сложная обстановка, нежели в настоящее время».

АНТИЯПОНСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В КИТАЕ

БЕЙПИН, 21 июля. (ТАСС). Как сообщают газеты, перед от'ездом на летние каникулы студенчество Бейпина разработало обширный план различных мероприятий по пропаганде национального освобождения Китая. План предусматривает организацию в различных деревнях и городах отделений «Ассоциации национального спасения», распространение антияпонских воззваний, журналов и листовок и проведение в деревнях военной подготовки. В китайских кругах указывают, что этот план проводится в жизнь.

По сведениям китайских кругов, японское командование сообщило хэбэй-чахарскому политическому совету, что около 200 студентов различных университетов в течение недели ведут учебные партизанские бои у Западных Холмов, близ Бейпина. Японское командование потребовало немедленного подавления антияпонской деятельности студенчества. В ответ на это требование хэбэй-чахарский политический совет опубликовал приказ, предлагая полиции принять самые суровые меры против студенчества.

БЕЙПИН, 21 июля. (ТАСС). По сообщению газет, выполняя требование японского командования, хэбэй-чахарский политический совет приказал руководству учебных заведений получить от всех учителей и профессоров антикоммунистические обязательства.

Эти обязательства были розданы просвещенцам еще в январе текущего года, однако до сих пор ни одно обязательство не было подписано. Согласно распоряжению совета, все просвещенцы Хэбэйской и Чахарской провинций должны заявить, что они в настоящее время настроены антикоммунистически.

ПАРТИЗАНСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В МАНЧЖУРИИ

ТОКИО, 20 июля. (ТАСС). По сообщению мукденского корреспондента агентства Домей Цусин, отряд японских войск под командованием Ватанабе 18 июля в бою с отрядом партизан близ Тунголина (северо-восточная часть Аньдунской провинции) потерял одного солдата убитым.

Положение учителей народных школ в Польше

ВАРШАВА, 19 июля. Выходящая во Львове газета «Трибуна роботнича» приводит данные о положении учителей народных школ в Польше.

Оказывается, что большая категория учителей работает без оплаты труда. Такие учителя называются «бесплатными практикантами».

«Наличие бесплатных практикантов, — пишет газета, — является одной из самых темных сторон в жизни народных школ Польши.

Бесплатный практикант переживает большую нужду. Он лишен средств на приобретение книг, на отдых во время каникул, на лечение. Это работник просвещения, отстраненный от культуры и культурного прогресса.

Количество бесплатных практикантов увеличивается из года в год. В 1933—1934 г. в народных школах работало 1.351 бесплатных практикантов, в 1934—1935 г. — 1.408». (ТАСС).

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ШАХМАТНЫЙ ТУРНИР В ПОДЕБРАДЫ

ПРАГА, 21 июля. (ТАСС). В 12-м туре международного шахматного турнира в Подебрады (близ Праги) закончена лишь одна партия Трейбал — Опоченский. Выиграл последний. Доигрывание остальных партий отложено. Алехин в партии с Пирцем остался в худшем положении. Флор имеет небольшое преимущество против Фолтыса. Вера Менчик имеет лучшую позицию против Фридмана.

Вчера в качестве гостя на турнире в Подебрады присутствовал экс-чемпион мира Капабланка.

В *Подебрады закончился* шахматный турнир на первенство Чехословакии. На первое место вышел Громадка (Прага), получивший 11½ очков из 13 возможных. Второе место занял Олекса (Брно) — 10 очков, третье Гилг (Моравская Острава) — 9 очков, четвертое—Май (Братислава) — 7½ очков.

На экономические темы

—o—

ГЕРМАНСКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ ЯПОНИИ

Подготовка Японии к «большой войне» с особенной остротой выдвинула перед ее правящими кругами вопрос об отставании ряда важных в военном отношении отраслей японской промышленности. Япония, имея армию, почти равную германской, и гораздо больший военно-морской флот, располагает более слабым производственным аппаратом, чем Германия. К числу отстающих отраслей промышленности относятся: черная металлургия, производство полиметаллов и редких элементов, машиностроение (за исключением судостроения и электротехники), а также некоторые отрасли химической индустрии.

Процесс перестройки японской промышленности применительно к нуждам войны потребовал прежде всего большого технического опыта и установки специального сложного оборудования. Ни того, ни другого Япония в полной мере не имела. Вопрос об иностранной консультации встал перед ней во весь рост, тем более, что переоборудование промышленности и создание новых отраслей обусловливались еще двумя чрезвычайно важными моментами—срочностью осуществления проектов и секретностью многих из них.

На помощь Японии пришла фашистская Германия. Формы этой помощи весьма разнообразны.

1. Техническая консультация лучших германских фирм. Так, например, Крупп, установивший самые тесные взаимоотношения с многими японскими концернами, консультирует работы по реконструкции крупнейших военных арсеналов, производившиеся в период 1932—1936 г., и по переоборудованию основного металлургического комбината Явата. Фирма Цейс консультирует строительство большого японского оптического завода и т. п.

2. Продажа патентов. Многие японские авиазаводы в основу своих конструкций положили патенты самолетов Юнкерса, Дорнье, Рорбаха и др. Примерами могут послужить двухмоторные бомбардировщики — Кавасаки-87 и 88, 4-моторные бомбардировщики Мицубиси-Юнкерс-91 и другие. Широкое применение в Японии получили германские моторы БМВ VI Юнкерса. Химический комбинат концерна Сумитомо приобрел у «И. Г. Фарбениндустри» — германского химического концерна — патент Петерсена на производство серной кислоты. Компания «Нихон дизель» купила недавно патент на производство германских дизелей Юнкерса для автомобилей. Компания «Мицубиси Дзюкогио» начала с 1936 г. производить дизели на йокогамских доках по новым патентам фирмы МАН (германское акционерное общество машиностроительных заводов). Один из руководящих работников крупнейшего японского концерна Мицубиси—Икеда закупил в Германии патенты Фишера по ожижению угля. Наконец, в самое последнее время Крупп предоставил японцам право пользоваться патентом Иогансена на бездоменное производство стали непосредственно из руды.

3. Выполнение заказов для японских заводов и снабжение их усовершенствованными видами оборудования. Здесь в первую очередь нужно упомянуть об импорте в Японию германских станков, главным образом крупных токарных, фрезерных, сверлильных, обрезочных, различных автоматов. Затем в Германии заказывалось оборудование для алюминиевых заводов (например, завод Сумитомо в Ниихама), химических предприятий (комбинат Мансю Кагаку), для завода, производящего краски и дымящуюся серную кислоту (завод в Минке), большие гидравлические прессы для производства фюзеляжей (компания Фудзи Сейко и др.), оборудование для танкового цеха (завод Кавасаки Сярио), для производства высококачественных сплавов (компания «Нихон спешиал стил») и др.

4. Непосредственное участие германских фирм и инженеров в проектировочных и строительных работах. Фирма Рупман принимает активное участие в сооружении самой мощной в Японии домны на 1.000 тонн чугуна в сутки, которая должна быть пущена в эксплоатацию в марте 1937 г. Крупп установил на металлургическом комбинате Явата два мощных прокатных стана. Кроме того, Крупп строил ряд заводов высококачественной стали, например, в Модзи, в Комацу и других местах. Ряд видных германских инженеров был приглашен на строительство авиационных, машиностроительных и химических заводов. Германские инженеры работают на строящемся в настоящее время химическом заводе «Нихон Тар» в г. Куросака и на большом алюминиевом заводе в г. Токао на Формозе (на котором в основу производственного процесса получения окиси из импортных бокситов положен метод Байера).

Начиная с прошлого года в Германии побывал ряд видных работников японской металлургии, инженеры концерна Сумитомо, интенсивно строящего новые предприятия военного значения, а также различные профессора и научные работники, особенно занимающиеся вопросами жидкого топлива, высококачественных сталей и алюминия.

Приведенные факты заимствованы из германской или японской печати. Нет сомнения, что они далеко не в полной степени дают картину германской технической помощи Японии.

К. ПОПОВ.

ИЗДАНИЕ ПРОЕКТА НОВОЙ СОВЕТСКОЙ КОНСТИТУЦИИ В США

НЬЮ-ЙОРК, 22 июля. (ТАСС). Издательство «Интернейшэнал Паблишэрс» выпустило 200 тысяч экземпляров проекта новой советской Конституции. Общество друзей Советского Союза издало в 100 тысячах экземпляров листовку с выдержками из проекта новой советской Конституции.

События в Испании

Испания снова является театром драматических событий. Отброшенная назад, но недобитая монархо-фашистская реакция пытается отчаянным военным выступлением захватить власть. Борьба идет на территории всей страны; по своему масштабу и упорству эта борьба приближается к гражданской войне. Республиканское правительство, поддерживаемое силами народного фронта, разбило противника в главных центрах—Мадриде и Барселоне—и переходит к ликвидации мятежа в провинциях.

Июльские события подготовлялись довольно открыто с наглым, солдафонским цинизмом. Когда победа народного фронта в феврале этого года поставила у власти правительство Асанья, фашисты с первых же дней взялись за оружие террора. В Испании не проходило дня, чтобы не был убит или ранен деятель рабочего движения или народного фронта.

Промежуточные социальные элементы, представленные в республиканском правительстве, колебались и не принимали решительных мер против фашистских террористов, против сочувствовавших последним генералов и офицеров. Реакция все больше наглела.

12 июля в Мадриде был убит полицейский офицер Кастильо, искренний республиканец, сторонник народного фронта. Такая же судьба готовилась некоторым другим республиканским деятелям. Одновременно поползли первые слухи о подготовке военно-фашистского мятежа. Рабочий Мадрид закипел гневом и возмущением. Состоялась народная демонстрация, требовавшая принять решительные меры против заговорщиков.

Группа полицейских, — как полагают, друзей погибшего Кастильо, — задержала монархического лидера Кальво Сотело. Последний был найден потом застреленным.

Фашистские заговорщики решили, что наступил момент для выступления. В ночь с 17 на 18 июля командующий войсками в Испанском Марокко генерал Франко произвел переворот. На следующий день он перебросил часть своих сил на юг Испании. Одновременно реакционные командиры подняли против правительства гарнизоны ряда городов в других частях страны.

Военно-фашистские мятежники в Испании делают свою главную ставку на авторитет монархического командного состава армии. Они надеялись, что солдаты, в силу дисциплины и традиции, послушаются офицеров. Присоединившиеся к этим частям в отдельных пунктах фашистские группы очень незначительны и не имеют серьезного веса. Некоторое исключение представляет провинция Наварро, где имеется крепкий кулацкий слой, находящийся под идеологическим влиянием церкви и монархизма. Если верить отдельным сообщениям, отряды кулаков-монархистов присоединились в провинции Наварро к мятежным военным частям. Большого значения в масштабе всей страны эти отряды, однако, иметь не могут.

Как показывают неоспоримые факты, надежды фашистских генералов на верность солдат очень шатки. Даже в частях, в которых солдаты, в силу своей неосведомленности, первоначально подчинились приказам мятежных командиров, они во многих случаях опомнились и перешли на сторону правительства. Мадридский корреспондент «Таймс» сообщил интересные подробности о попытке командиров поднять против правительства пехотный полк, расквартированный в казарме «Ла Монтанья». Офицеры пустили в ход обман, сказав солдатам, что Мадридом «овладели красные» и что последние «режут всех военных». Когда же солдаты убедились, что это было ложью, они подняли белый флаг, загнали офицеров во внутренний двор и отдали их затем в руки властей.

Особенно красноречивы и значительны события, разыгравшиеся во флоте. Почти на всех судах командиры были готовы присоединиться к мятежникам. Но в большинстве случаев они ничего не могли поделать с экипажем. Стоило капитану стоявшего на рейде у Кадикса судна отдать приказ об обстреле города, как он вместе со всеми офицерами очутился под арестом. То же самое произошло с крейсером «Хаиме Примеро», в порту Виго, где командование крейсера пыталось произвести антиправительственную операцию. Капитан и первый помощник были убиты матросами, овладевшими крейсером. Фактически почти весь испанский флот находится в руках матросов, чьи действия санкционированы республиканским правительством. Перешедший на сторону мятежников истребитель «Дато» потоплен подводной лодкой.

Чувствуя, что почва ускользает из-под ног, фашистские руководители мятежа пытаются парализовать сопротивление народных масс страхом. Они сеют смерть везде, где берут верх. Английская буржуазная печать сообщает, что немедленно по вступлении в Алжесирас и другие южные города Испании фашисты устраивали там кровавые оргии. «Город залит кровью»,—передавали английские очевидцы, покинувшие Алжесирас. Особенно отличился в этом отношении иностранный легион, принимавший в 1934 году участие в подавлении пролетарского восстания в Астурии. Даже орган лорда Бивербрука «Ивнинг стандарт» сравнивает этот легион с «бешеным псом», кидающимся на всех без разбора.

Фашисты выступают открыто как смертельные враги и палачи народа. В борьбе за собственность и за власть испанские помещики и генералы хладнокровно организуют массовое уничтожение человеческих жизней.

Запятнанному кровью фашизму противостоят в Испании героические трудящиеся массы, стоящие на-страже демократических свобод и поддерживающие республиканское правительство, поскольку оно борется с фашизмом.

Испанские трудящиеся, прежде всего рабочие, с замечательным единодушием и энергией поднялись против фашистской угрозы. Они вооружились. Правительство вынуждено было дать им оружие. Вооруженные рабочие немедленно показали свою способность охранять республиканский порядок. Сторожевая служба в Мадриде выполняется преимущественно рабочими пикетами, и все корреспонденты английских газет признают, что она осуществляется образцово.

Оставшиеся верными республиканскому правительству армейские и полицейские власти борются с мятежом. Против фашистских мятежников действуют артиллерия и самолеты. Но только участие рабочих дружин в этой борьбе придает народному республиканскому лагерю подлинную прочность и непобедимость. Очевидцы передают, что вооруженные рабочие, главным образом молодежь, первыми двинулись в Мадриде против мятежных воинских частей. Они же были первыми, выступившими из Мадрида против провинциальных гарнизонов. Женщины участвуют в борьбе рядом с мужчинами. Повсюду наблюдается небывалый под'ем. Отряды астурийских горняков, имеющих славный опыт борьбы с фашистскими палачами, оставили родные места, чтобы прикончить нависшую над Испанией опасность.

Очевидцы испанских событий описывают в английской печати, что даже в незначительных центрах, даже в деревушках они находили рабочие и крестьянские «комитеты общественной безопасности», образованные на началах единого фронта, руководившие народным отпором фашистским бандам и охраной порядка. В пунктах, занятых фашистскими мятежниками, рабочие бастуют и отказывают в какой бы то ни было поддержке насильникам. Рабочие-анархисты действуют при этом в полном согласии с коммунистами и социалистами.

Выдающийся пример успешного боевого действия против фашистов со стороны рабоче-крестьянской дружины приводит лондонская «Ньюс кроникл»: к деревне Вера, близ французской границы, двинулся фашистский отряд. Местные жители вооружились и приготовили засаду. Они заблаговременно минировали мост и дали фашистам переправиться. Затем они взорвали мост и, отрезав противнику путь к отступлению, заставили его сдаться.

Борьба в Испании продолжается. Но фашисты уже потерпели неудачу в важнейших центрах страны. Защищающие республиканский порядок силы народного фронта повсюду теснят запятнанных кровью военно-фашистских мятежников.

Н. МАЙОРСКИЙ.

Лондон, 22 июля.

Иностранная хроника

❋ В Будапеште (Венгрия) об'явили голодовку инженеры, агрономы и адвокаты, только-что окончившие университет и лишенные возможности получить какую-либо работу.

❋ В Симле (Индия) между представителями Японии и Индии начались переговоры о пересмотре торгового соглашения, срок которого истекает в марте 1937 года.

❋ Итальянский военный самолет, поднявшийся с аэродрома Брессо (Италия), потерпел аварию. Экипаж в составе двух человек не смог воспользоваться парашютами и погиб.

❋ В Тегеране, по инициативе иранского литературного общества, состоялось траурное собрание, посвященное памяти А. М. Горького.

15-ЛЕТИЕ МОНГОЛЬСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Праздник освобожденного народа

(От специального корреспондента «Правды»)

УЛАН-БАТОР, 21 июля. Широкая долина реки Толы закрыта с севера и с юга высокими горными цепями. Тучные стада пасутся здесь на зеленеющих склонах гор. У подошвы гор лепятся сотни белых юрт и узорчатых палаток.

Сегодня облака пыли стелются на дорогах, ведущих в долину: то скачут группы всадников в ярких халатах. Их обгоняют автомашины, велосипеды. Кажется, что вся Монголия устремилась сюда.

К полудню рябит в глазах от тысяч разноцветных халатов, от ярких полотнищ палаток, раскинутых на зеленых лужайках под сверкающим синим небом. Сегодня здесь начинается традиционный национальный праздник — надом.

Тысячелетия существует обычай надома. Когда вымя кобылиц наливается молоком, когда тучнеет откормившийся на весенних пастбищах скот, кочевники с'езжаются для пиршества, для стрельбы из луков, для единоборья, для конских скачек, для охотничьих облав. Этот обычай сохранился до наших дней, но проникся новым содержанием. Раньше надомы устраивались удельными князьями, а крепостные араты (арат—пастух, трудящийся скотовод) должны были поставлять все, что требовалось для княжеского веселья — от девушек до быстроногих коней, бараньих туш и пенящегося кумыса. Праздник князей становился для арата тяжелым испытанием. Смерть арата на надоме — гласила пословица — что смерть собаки за стеною юрты. Сейчас надом—праздник освобожденного народа.

В этом году надом совпадает с 15-летием освобождения Монголии.

Ровно в полдень пушечные салюты возвещают о начале праздника. Маршал Чойболсан, премьер-министр Амор обращаются к аратам и к войскам со словами поздравлений и привета. Главком Демид приводит к присяге молодых народоармейцев. Делегация старых партизан, соратников ставшего уже полулегендарным героя освободительной борьбы Сухэ-Батора, передает молодым бойцам почетные знамена.

Под звуки оркестров мимо украшенной флагами трибуны правительства начинают проходить войска улан-баторского гарнизона. Первыми в оранжевых шароварах с красными лампасами проносятся на быстрых конях, подымая тучи пыли, эскадроны об'единенного военного училища. За ними во все нарастающем стремительном темпе мчатся неудержимой лавиной кавалерийские полки; долго проносятся их знамена и бунчуки. Кавалерию сопровождают пулеметные тачанки, влекомые шестерками белых, как снег, коней.

Бесконечной лентой мелькают грузовики моторизованной пехоты. Стройными рядами сидят в них молодые монголы в стальных шлемах, крепко сжимая в руках винтовки. За ними отряд за отрядом катятся машины автоброневойск, заглушая грохотом оркестры. Вот пушечные и пулеметные трехосные бронемашины, исполинские танки, маленькие и юркие танкетки. Войска связи в пешем строю с винтовками на-перевес сопровождают свои радио- и телеграфные машины; сотни мотоциклистов сопровождают эту колонну. За ней движутся артиллерийские части, конные и моторизованные, с высоко поднятыми стволами орудий и пулеметов. Проносятся дивизионы зенитной артиллерии; вслед за ними — прожекторные части, войска внутренней охраны, пограничники, санитарные части.

Гул многих моторов, повторяемый горным эхом, наполняет долину. Звено за звеном, эскадрилья за эскадрильей пролетают над долиной быстрые, словно стрелы, истребители, сияющие белые разведчики, широко распростершие свои крылья бомбардировщики. Степные кони прибывших на праздник аратов испуганно прядут ушами и роют землю копытами. Всадники-араты охрипли от приветственных криков, но их глаза горят радостью и гордостью. Вот она — монгольская народная армия!

Солнце уже начинает склоняться к западу, когда вслед за войсками проходят последние колонны физкультурников — монгольских юношей и девушек в свободных и коротких шелковых спортивных костюмах. Старательно маршируют замыкающие парад сотни маленьких монголов.

После небольшого перерыва на обед начинаются состязания аратов—представителей различных районов страны. Сегодня борются первые 25 пар борцов и скачут 240 монгольских жеребцов на дистанцию в 16 километров. Лавина взмыленных скакунов, на которых сидят 8—10-летние мальчики, — чтобы не отягчать весом взрослого мужчины скачущую лошадь, — подходит к финишу; показано прекрасное время — 16 километров пройдено за 25 минут.

Солнце, окрасив на мгновенье в пурпурный цвет вершины гор, скрывается за западным хребтом. Вечерний сумрак наполняет долину.

Скачки и состязания по стрельбе из лука, борьба, военные упражнения продлятся еще семь дней.

* * *

На состоявшемся в Народном доме торжественном собрании правительственных и общественных организаций, посвященном 15-летию Монгольского Народного Государства, после доклада секретаря ЦК Монгольской народно-революционной партии Лубсандоржи выступил с приветственной речью глава делегации ЦИК СССР тов. Элиава.

На собрании был оглашен список 150 командиров Народно-революционной армии, работников государственных учреждений, промышленности, медиков, ветеринаров, просвещенцев, награждаемых орденами республики. Среди награжденных монгольскими орденами — несколько советских врачей и других специалистов, находящихся на монгольской службе.

Собрание особенно горячо приветствовало награждение монгольскими орденами руководителей вооруженных сил МНР маршалов Демида и Чойболсана.

Перед закрытием собрания советская делегация сообщила о подарках, привезенных ею монгольскому народу. Среди этих подарков — четыре гражданских самолета, 12 кино- и радиопередвижек на машинах, 8 медицинских амбулаторий на машинах, четыре ветеринарных амбулатории на машинах, походная типография оркестр, радиоузел, радиоприемники, фотоаппараты, патефоны, кинофильмы с монгольскими надписями и т. д.

КАРРИО.

Тов. Алкснис возвратился в Москву

Вчера, 22 июля, в Москву возвратилась советская авиационная делегация, вылетавшая в Чехословакию с ответным визитом на посещение Советского Союза в 1935 году начальником чехословацкой военной авиации генералом Файфр.

В 20 час. 35 мин. четырехмоторный тяжелый самолет «АНТ-6» благополучно приземлился на аэродроме.

Вместе с начальником военно-воздушных сил РККА командармом 2-го ранга тов. Я. И. Алкснисом в Москву возвратились сопровождающие его—комбриг тов. Птухин, майор тов. Шевченко, военные инженеры 2-го ранга тт. Применко и Марков.

На аэродроме тов. Алксниса встречали: поверенный в делах чехословацкой миссии в СССР г-н Шуст, заместитель чехословацкого военного атташе в СССР капитан Кюнель, начальник штаба ВВС комкор тов. Лавров, заведующий вторым западным отделом НКИД тов. Штерн, начальник отдела внешних сношений Наркомата обороны комкор тов. Геккер, председатель ЦС Осоавиахима комкор тов. Эйдеман, начальник иностранного отдела штаба ВВС бригадный комиссар тов. Янель, начальник Н-ской авиационной части тов. Бажанов, летчики, родные, друзья и знакомые.

Дети летчиков и инженеров Н-ской авиационной части, которой командует тов. Бажанов, преподнесли тов. Алкснису букеты живых цветов. (ТАСС).

Молоков вылетел в круговой арктический перелет

КРАСНОЯРСК, 22 июля. (ТАСС). Сегодня в 9 часов 7 минут утра Герой Советского Союза Молоков на двухмоторном гидросамолете «СССР-Н2» стартовал из Красноярска в круговой арктический перелет по маршруту: Красноярск — Киренск — Якутск—Брестхольджай, Охотск, Погаево — Каменское, залив Корфа — мыс Олюторский, мыс Наварин — Анадырь — залив Креста — бухта Провидения — Уэлен—остров Врангеля — Красноярск.

На борту самолета начальник Политуправления Главсевморпути тов. Бергавинов и другие.

На борт самолета погружены ценные подарки зимовщикам. Участники перелета везут с собой бронзовую надгробную доску Вульфсону, на которой написано: «Непартийному большевику, погибшему от руки убийц в зимовку 1934—35 года в борьбе за советские принципы освоения Арктики доктору Н. Л. Вульфсону от Главсевморпути и Политуправления».

Последние приготовления «Садко» к арктическому походу

АРХАНГЕЛЬСК, 22 июля. (Корр. «Правды»). На ледоколе «Садко» заканчиваются последние приготовления к арктическому походу. Корабль стоит сейчас на рейде. От пристаней к нему непрерывно подходят катера и другие суда, доставляющие грузы. Трюмы и борта «Садко» вместили тысячи разнообразных предметов. Экспедиция не намерена зимовать, однако, берет с собой запас продовольствия на 2½ года.

Как и в прошлом году, «Садко» снова превратился в плавучую прекрасно оборудованную лабораторию.

В экспедиции, возглавляемой директором Всесоюзного арктического института орденоносцем-профессором Р. Л. Самойловичем и проф. В. Ю. Визе, участвует 80 человек. Среди них много челюскинцев, сибиряковцев — старых полярников. Капитаном судна назначен Н. И. Хромпов, много лет плавающий в Арктике.

Архангельское управление Севморпути, к сожалению, не обеспечило своевременную подготовку судна к походу и на несколько дней задержало его выход в море.

НАУЧНЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ НА ЭЛЬБРУСЕ

ПЯТИГОРСК, 22 июля. (ТАСС). Из Москвы прибыли три группы работников Всесоюзного института экспериментальной медицины им. Горького для научной работы на Эльбрусе. Первая группа в составе шести биохимиков находится сейчас на высоте 3.200 метров над уровнем моря. Под руководством проф. Владимирова изучается влияние высоты на кровь. У биохимиков здесь своя лаборатория, оборудованная новейшими приборами. Через несколько дней группа научных работников подымется на вершину Эльбруса.

Пять физиологов у подножья Эльбруса изучают влияние высоты на состояние нервной системы человека. Здесь же находится группа метеорологов. В начале августа ожидается приезд четвертой группы которая под руководством проф. Франка будет изучать влияние ультрафиолетовых лучей на организм человека.

ВОЗДУШНЫЙ ШАР ИЗ БЕЛЬГИИ

МИНСК, 22 июля. (Корр. «Правды»). Редакция газеты «Большевик Борисовщины» сообщает, что 20 июля в Старо-Борисове опустился небольшой белый шар, к которому была привязана почтовая карточка. На карточке на немецком и французском языках указывается, что шар пущен 19 июля в Брюсселе (Бельгия). Таким образом, шар долетел из Бельгии в Белоруссию за сутки. Организация, пустившая шар, просила сделать отметку на карточке, когда и в каком месте упал шар, и переслать карточку в Брюссель. Просьба выполнена.

РАЙОНИРОВАНИЕ СМОЛЕНСКА

СМОЛЕНСК, 22 июля. (ТАСС). В Смоленске созданы три района — Заднепровский, Центральный и Красноармейский.

Вчера открылась партийная конференция в Заднепровском районе.



Группа детей работников киевского завода «Большевик» — учеников организованной при заводе балетной школы. Фото М. Озерского

УСПЕХ ВЫСТАВКИ УКРАИНСКОГО НАРОДНОГО ИСКУССТВА

Выставка украинского народного искусства, открывшаяся 19 июля в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького (Москва), пользуется большим успехом. В первые три дня выставку посетило семь с половиной тысяч человек. Растет число экскурсий.

Выставку осмотрели тов. Ем. Ярославский, группа мэров Франции, инженеры и художники — работники Наркомата легкой промышленности, знакомившиеся с украинскими народными орнаментами, чтобы внедрить их в промышленность.

Посетители дают восторженные отзывы о выставке.

На-днях на территории выставки начнется продажа художественных керамических изделий — ваз, чашек, пепельниц и т. д., а также рисунков, сделанных колхозницами тут же на выставке.

Две бригады колхозниц-ковровщиц из сел Скобцы, Киевской области, и Дегтяри, Черниговской области, приступили к изготовлению большого, в 20 квадратных метров, гобелена на тему «Товарищи Ворошилов и Буденный принимают парад красного казачества».

Выставка продолжится в Москве полтора месяца.

ВСЕАРМЕЙСКАЯ СПАРТАКИАДА

Завтра в Москве начинается традиционная всеармейская спартакиада. Лучшие спортсмены Красной Армии будут оспаривать первенство РККА по легкой атлетике и плаванию. Все военные округа и части морских сил РККА направили на спартакиаду своих лучших спортсменов. Впервые после длительного перерыва (с 1928 года) в спартакиаде этого года будут принимать участие спортсмены ОКДВА.

В 2 часа дня 24 июля на стадионе Центрального Дома Красной Армии в Сокольниках начнется парад. В нем примут участие свыше 350 спортсменов. После парада состоятся соревнования. В программе соревнований — бег на различные дистанции, эстафетный бег, шведская эстафета, прыжки и т. д. На стадионе выступят сильнейшие легкоатлеты Красной Армии. Среди них тов. Иванькович — участник парижского кросса на приз «Юманите», занявший там третье место, тов. Головкин, заслуженный мастер спорта А. Демин, рекордсмены Красной Армии — А. Канаки, Нина Никкель, Ф. Долгов, В. Дьячков и другие.

Вечером 25 июля на вновь выстроенном водном стадионе ЦДКА, расположенном на берегу Москва-реки, возле Ленинских гор, откроются соревнования по плаванию и прыжкам в воду. Свыше 180 лучших пловцов Красной Армии, среди которых 60 женщин, будут участвовать в заплывах на 100, 200, 400 и 1.000 метров. Среди пловцов — рекордсмен СССР тов. С. Бойченко.

Соревнования продлятся пять дней.

Железнодорожники изучают новые правила технической эксплоатации

На железных дорогах СССР массы железнодорожников изучают новые правила технической эксплоатации и начинают внедрять их в жизнь.

На Донецкой дороге обучением новых правил охвачено 29.150 работников, связанных с движением поездов. При формировании поездов работники службы движения ставят уже, как этого требуют новые правила, четырехосные вагоны в первых двух третях поезда. Выходящие из под'емочного ремонта паровозы принимаются сейчас лично начальником депо или его заместителем.

Среди работников Казанской дороги большой интерес вызывает опыт Казанского отделения, которое проверило всю работу отделения за сутки 9 июля с точки зрения новых правил. В отделении было созвано специальное совещание руководящих работников всех служб — движения паровозной, вагонной, работников пути связи и других. Детально рассматривался каждый случай нарушения новых правил. Сейчас этот опыт изучения новых правил перенимается другими отделениями Казанской дороги, а также другими дорогами.

На Южной дороге новым правилам технической эксплоатации обучаются 27.804 человека. Командный состав дороги, прошедший специальные семинары, привлекается к преподаванию на курсах, к участию в работе депо станции и дистанции по внедрению новых правил. В кондукторском резерве станции Харьков-Пассажирская хорошо налажена работа кружков по изучению новых правил.

На станции Осташково, Калининской дороги, были проверены стрелочные переводы. Обнаруженные неисправности сейчас устраняются. На станции Ржев этой же дороги, все стрелочные указатели перекрашены, дополнены сигналами, негодные фонари, рожки, флажки заменены новыми.

Из 9.394 человек, связанных с движением поездов на Сталинской дороге, 9.012 человек занимаются на курсах по изучению новых правил. Работники паровозной службы произвели проверку котлов, путевые работники проконтролировали правильность установки путевых знаков.

На Дальневосточной дороге в промежуточных станциях кружки по изучению правил посещает 90—100 процентов всех работников. Крупные же станции отстают. Например, у паровозников посещаемость кружков не превышает 60 процентов.

На Амурской дороге проведены были радиопереключка и консультация по отдельным пунктам новых правил.

На многих дистанциях Ашхабадской дороги изучение новых правил технической эксплоатации проводится на туркменском языке.

«ТЕЛЕГРАФ ЗАДЕРЖАЛ ВЫХОД ГАЗЕТ»

Главная инспекция Народного комиссариата связи СССР произвела расследование фактов, опубликованных во вчерашнем номере «Правды», в заметке «Телеграф задержал выход газет». Заметка целиком подтвердилась.

Заместитель народного комиссара связи СССР тов. Жуков приказал виновников в задержке доставки телеграмм: начальника смены тов. Уварова, помощника начальника смены Чистякова и бригадира Капустникову арестовать на пять суток без исполнения служебных обязанностей. Работнику пневматики Осиной об'явлен строгий выговор с занесением в трудовой список. Директору Центрального телеграфа Пожидаеву за безобразную организацию процесса обработки телеграмм и отсутствие контроля об'явлен выговор с предупреждением.

Начальнику телеграфно-телефонного управления Наркомата связи Похилевичу и директору Центрального телеграфа Пожидаеву предложено в декадный срок проверить правильность организации прохождения получаемых телеграмм и их доставки и принять меры, которые исключали бы возможность повторения подобных случаев.

НОВЫЕ АСФАЛЬТИРОВАННЫЕ ДОРОГИ ПОД МОСКВОЙ

Главное управление шоссейных дорог Наркомата внутренних дел СССР проводит большую работу по улучшению автомобильных под'ездов к Москве.

От Архангельского до Красной Пахры на протяжении 21 километра асфальтируется Калужское шоссе.

Между Бронницами и Коломной покрывается асфальтом Рязанское шоссе. В будущем году на этом шоссе у Заозерья предполагается построить новый мост через Москва-реку. Существующий здесь наплавной мост приходится часто разводить для пропуска судов.

От Сетуни до Мамонова расширяется с 6 до 12 метров Можайское шоссе. (До Сетуни двенадцатиметровая асфальтированная дорога уже имеется).

Производится капитальный ремонт на Каширском, Болшевском и Звенигородском шоссе. (ТАСС).

УЧАСТНИКИ СЕССИИ БЮРО КОМИТЕТА ГИГИЕНЫ ЛИГИ НАЦИЙ В КИЕВЕ

КИЕВ, 22 июля. (Корр. «Правды»). Сегодня поездом из Запорожья приехали в Киев участники сессии Бюро комитета гигиены Лиги наций, совершающие поездку по Советскому Союзу. Киев—последний пункт поездки заграничных ученых. Отсюда они 24 июля уезжают за границу.

СУД

«ШАЙКА СПЕКУЛЯНТОВ»

ОДЕССА, 22 июля. (Корр. «Правды»). В одесском городском суде закончился процесс по делу спекулянтов-кожевников (см. «Правду» от 28 мая). Продолжительное время группа бывших владельцев кожевенных мастерских, торговцев и заготовщиков занималась массовой скупкой кожевенного сырья, покрывая государственные заготовки, нелегально перерабатывала это сырье и скупала краденые у государства кожевенные товары.

Наиболее видную роль среди спекулянтов играли бывший крупный домовладелец Бонштейн и его шурин Каминер.

Бонштейн приговорен судом к 10 годам лишения свободы с поражением в правах на 4 года и конфискацией имущества. Каминер, Ицкович и Векслер осуждены каждый на шесть лет лишения свободы с поражением в правах на 3 года и конфискацией всего имущества. Остальные 23 обвиняемых приговорены на разные сроки лишения свободы — от 5 до 1 года.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Спасение утопающей девочки. Во время купания детей в реке близ села Юговского (Кунгурский район, Свердловской области) стала тонуть десятилетняя Серафима Печенкина. Дети побежали в село за помощью. Встреченный ими колхозный кузнец Григорий Халтурных бросился спасать девочку, но ее уже не видно было на реке. Халтурных бросился в воду, нашел тонущую девочку и вынес ее на берег в бессознательном состоянии. Применив искусственное дыхание, Халтурных привел девочку в сознание и доставил ее в Юговскую больницу.

МЕТАЛЛ ЗА 20 ИЮЛЯ

(в тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана
ЧУГУН	41,3	37,9	91,8
СТАЛЬ	46,2	43,1	93,2
ПРОКАТ	36,0	32,2	89,5

УГОЛЬ ЗА 20 ИЮЛЯ

(в тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана
ПО СОЮЗУ	360,7	304,4	84,4
ПО ДОНБАССУ	219,9	187,2	85,1

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

21 июля

Дороги.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки.	Процент выполнения плана разгрузки.	Процент обеспечения вагонами.
Калининская	Торопчанов	131	104	100
Белорусская	Владимирский	108	115	102
Казанская	Базеев	101	106	85
Кировская	Ледник	101	100	108
Томская	Ваньян	111	110	108
Одесская	Суслов	106	85	109
Западная	Русанов	109	89	118
Омская	Фуфрянский	139	132	112
Красноярская	Мирский	119	204	130
Северокавказ.	Масевский	104	111	136
Оренбургская	Подшивалин	140	126	179
Восточносибир.	Крохмаль	112	85	126
Юго-Восточная	Арнольдов	112	125	104
Турксиб	Михайленко	113	100	151
Ярославская	Винокуров	113	100	119
Им. Дзержинск.	Амосов	108	98	116
Ряз.-Уральск.	Кавтарадзе	105	73	122
Азово-Черном.	Дашко	100	90	126
Амурская	Рутенбург	131	177	150
Окружная	Фалеев	121	104	173
Закавказская	Розенцвейг	99	97	116
Москва—Донб.	Емшанов	107	103	114
Горьковская	Бадышев	80	84	81
Южная	Шушков	107	78	121
Сталинградск.	Гродис	108	103	104
Им. Молотова	Друскис	163	108	156
Северная	Федин	87	81	91
Ташкентская	Прокофьев	91	99	133
Ленинская	Кучмин	114	105	108
Октябрьская	Синев	108	93	112
М.-Киевская	Жуков	94	86	117
Донецкая	Левченко	88	72	93
Ашхабадская	Еремеев	93	73	104
Им. Куйбышева	Ковылкин	92	96	121
Юго-Западная	Зорин	90	87	112
Дальневосточн.	Лемберг	84	87	150
Им. Кагановича	Шахгильдян	101	95	107
Южно-Уральск.	Князев	92	87	116
Сталинская	Трестер	84	94	105

Погружено всего: 90.062 ваг. 100,1 проц.
Разгружено » 87.442 » 96,0 »

О КОНКУРСЕ НА СОСТАВЛЕНИЕ ПРОЕКТА СКУЛЬПТУРНОГО ПАМЯТНИКА ПИОНЕРУ ПАВЛИКУ МОРОЗОВУ

Постановлением президиума Моссовета об'явлен конкурс на составление скульптурного памятника пионеру Павлику Морозову.

Об'являются следующие условия конкурса:

1. Памятник должен увековечить память пионера Павлика Морозова, зверски убитого кулаками.

Памятник ставится в Москве у Александровского сада на углу площади Революции и Кремлевского проезда. Место памятника—пересечение прямых, являющихся продолжением фасада Музея Ленина, выходящего на площадь Революции, и касательной к Кремлевской угловой башне, проходящей параллельно Кремлевской стене по Кремлевскому проезду.

Памятник имеет общесоюзное значение.

Характер памятника скульптурный.

Материал для памятника — бронза, чугун, мрамор или гранит; для постамента—естественный камень.

Высота памятника с постаментом — 6—10 метров.

При разработке проекта памятника необходимо учесть движение на площади, а также видимость памятника для демонстраций, проходящих по площади в дни праздеств.

При проектировании памятника необходимо предусмотреть изменения окружающего памятник ансамбля зданий, согласно реконструкции Москвы.

2. Участники конкурса должны представить в отдел проектирования Моссовета:

а) Масштабный проект в гипсе.

б) Генеральный план оформляемого памятником участка площади.

в) Генеральный план площади.

3. Срок представления проектов — 1 октября 1936 года.

4. Для премирования лучших проектов устанавливаются следующие премии:

1-я премия — 10 000 руб.
2-я премия — 5.000 руб.
три 3-х премии — 3.000 руб.

Автор, получивший 1-ю премию, привлекается к разработке окончательного проекта.

За всеми справками обращаться к зав. отделом проектирования Моссовета тов. Делюхину (ул. Куйбышева, д. № 13, телефон 4-98-12).

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗД-ВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочное бюро — Д 3-15-68; Партийный — Д 3-10-86; Сов. строит. и Кр. Армия — Д 3-10-84; Сельскохоз. — Д 3-16-66; Промышленность и транспорт — Д 3-11-04; Торгово-финансовый — Д 3-10-84; Иностранный — Д 3-11-06; Информация — Д 3-15-80; Письма рабоч. и колхоз. — Д 3-10-80; Обзоры печати — Д 3-30-72; Школа, наука и быт — Д 3-10-65; Искусство — Д 3-11-06; Местная сеть — Д 3-15-47; Фельетоны — Д 3-15-66; Критика и библиогр. — Д 3-11-07; Иллюстрационный — Д 3-10-51; Секретариат редакции — Д 3-15-64; Корреспондент. бюро — Д 3-15-69; Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам Д 3-20-61 или Д 3-32-44.